MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS

EX-DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

RELATÓRIO

DOS SERVIÇOS EXECUTADOS EM 1943

APRESENTADO AO EXMO. SR. MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, GENERAL JOÃO DE MENDONÇA LIMA, PELO DIRETOR GERAL, ENGENHEIRO CIVIL, DR. FREDERICO CESAR BURLAMAOUI

1945

IMPRENSA NACIONAL

RIO DE JANEIRO — ERASIL

Na errata das escalas deve-se fazer a seguinte corrigenda:

Figura 4 - onde se lê 1:100 000 leia-se 1:1000 000 e onde se lê 1:334 000 leia-se 1:1334 000.

Circular n. 962 do D.N.P.R.C. de 17/3/47.

tamento, referentes aos estudos, projetos, execução de melhoramentos e exploração comercial dos nossos portos marítimos, fluviais e lacustres e das nossas vias de navegação naturais e artificiais.

Essa ação benéfica do nosso Govêrno vem se realizando em todo o território nacional, sem distinção de Estados grandes ou pequenos, a todos atendendo, de acôrdo com as suas necessidades e as nossas possibilidades financeiras.

Mesmo após o nosso estado de beligerância, essa ação realizadora continua a se exercer, sem solução de continuidade e em proporção crescente, apesar da complexidade do problema, por têrmos de atender, de preferência, aos interêsses da defesa nacional e às necessidades dos nossos aliados, principalmente no Norte do país, e as dificuldades para aquisição de aparelhamento próprio a ser aplicado nos vários serviços.

Além do que tem sido levado a efeito, desde o ano de 1931, conforme, em detalhes, tenho relatado, anualmente, a V. Excia., em rápida revista, foram as seguintes as atividades dêste Departamento, nos vários Estados, do Sul, Norte e Centro do país, durante o exercício de 1943.

No Estado de Mato Grosso — Foram estudados e projetados os melhoramentos dos portos de Corumbá, Pôrto Murtinho e Pôrto Esperança, devendo os dos dois primeiros ser iniciados no próximo

RELATÓRIO DAS ATIVIDADES DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO NO EXERCÍCIO DE 1943

Grande e proveitosa tem sido a atuação do Govêrno Getúlio Vargas, principalmente depois da instituição do Estado Nacional, em 10 de novembro de 1937, nas atividades a cargo dêste Departamento, referentes aos estudos, projetos, execução de melhoramentos e exploração comercial dos nossos portos marítimos, fluviais e lacustres e das nossas vias de navegação naturais e artificiais.

Essa ação benéfica do nosso Govêrno vem se realizando em todo o território nacional, sem distinção de Estados grandes ou pequenos, a todos atendendo, de acôrdo com as suas necessidades e as nossas possibilidades financeiras.

Mesmo após o nosso estado de beligerância, essa ação realizadora continua a se exercer, sem solução de continuidade e em proporção crescente, apesar da complexidade do problema, por têrmos de atender, de preferência, aos interêsses da defesa nacional e às necessidades dos nossos aliados, principalmente no Norte do país, e as dificuldades para aquisição de aparelhamento próprio a ser aplicado nos vários serviços.

Além do que tem sido levado a efeito, desde o ano de 1931, conforme, em detalhes, tenho relatado, anualmente, a V. Excia., em rápida revista, foram as seguintes as atividades dêste Departamento, nos vários Estados, do Sul, Norte e Centro do país, durante o exercício de 1943.

No Estado de Mato Grosso — Foram estudados e projetados os melhoramentos dos portos de Corumbá, Pôrto Murtinho e Pôrto Esperança, devendo os dos dois primeiros ser iniciados no próximo

exercício, com verba própria para êsse fim e concorrência pública, já julgada para Corumbá.

No Rio Grande do Sul — Foi exercida a fiscalização da exploração comercial e execução de obras dos portos de Rio Grande, Pôrto Alegre e Pelotas.

Na Lagoa Mirim, foram mantidas as condições de profundidade e largura, por dragagem, do extenso canal do Sangradouro, realizada em exercícios anteriores e estendidos êsses serviços ao Arroio Grande e a várias outras localidades dessa região.

No extremo dessa lagoa, prosseguiu a construção do pôrto lacustre de Santa Vitória do Palmar e sua ligação com a cidade do mesmo nome, por uma rodovia pavimentada a concreto, obras essas que, com grande proveito para a região, serão ultimadas no próximo exercício.

Além dessas obras, outras prosseguem no rio Jaguarão e arroios de Santa Bárbara e Padre Doutor, e estudos foram realizados logo após a grande enchente que assolou o Estado, com apresentação de um ante-projeto de obras para atenuar os seus efeitos, apresentado em meados de 1941, estudos êsses que prosseguiram com o mesmo fim, na lagoa Mirim, para a sua ligação com o oceano, e em vários rios.

Para melhorar as condições de profundidade do rio Jacuí e assim facilitar a exportação do carvão extraído, obras de dragagem têm sido e continuam a ser executadas nesse rio, acompanhadas do estudo de obras fixas de realização futura.

No Estado de Santa Catarina — Duas obras de grande vulto foram executadas, a partir de 1938, em Itajaí e Laguna, portos escoadouros da produção da zona mais rica do Estado, em vários produtos e da sua extensa bacia carbonífera.

No primeiro, as obras principais da sua barra e canal de acesso vêm de ser concluídas, conseguindo-se o aumento de profundidade na barra, de 3,00 metros para 5,50 metros, com maiores fundos no canal de acesso.

No segundo, também por obras fixas se obteve a mesma melhoria de profundidade, a qual, de futuro, será aumentada por

dragagem, em poucos meses de trabalho, logo que tenha o Departamento o aparelhamento necessário para executá-la.

Foram, ainda, concluídas em Laguna as obras complementares de cais para acostagem dos navios, armazém, carvoeiras para depósito de carvão, usina termoelétrica, linhas férreas, etc., faltando para o completo aparelhamento dêsse pôrto os guindastes elétricos já encomendados na América do Norte desde 1941. Transformado em autarquia, já se encontra em exploração comercial êsse pôrto.

Para suprir a falta dos guindastes definitivos, foram transportados de Itajaí quatro guindastes empregados nas obras. Foram, ainda, realizadas as obras de fixação de dunas em uma grande área.

Para o pôrto de Itajaí, obras complementares semelhantes foram projetadas e aprovadas para serem executadas no próximo exercício de 1944, pelo Decreto n.º 13.558, de 30 de setembro de 1943, e contrato autorizado com a Companhia de Mineração e Metalurgia Brasil — Cobrasil.

Com o intúito de dar uma via de transporte barato para o carvão extraído, foi projetado um canal navegável, na extensão de 70 quilômetros, ligando Laguna a Araranguá, prosseguindo os estudos quase concluídos até Araranguá.

As obras do primeiro trecho dêsse canal, na extensão de 38 quilômetros, de Laguna a Jaguaruna, que já foram atacadas e deverão estar concluídas no próximo exercício, já apresentam vantagens para a região.

Além dessas obras, outras foram executadas, como o cais de Joinville, obras de defesa de Blumenau contra as inundações, e serviços de limpeza e desobstrução, pràticamente, em todos os rios do Estado, salientando-se as realizadas no rio Itajaí Oeste para a sua canalização por meio de barragens móveis.

Há ainda a citar o pôrto de São Francisco do Sul, cujas obras, pelo projeto e orçamento aprovados, terão início no próximo exercício, sob a forma de concessão outorgada ao Estado.

No Estado do Paraná — Foi realizada a fiscalização da exploração comercial e execução de obras do pôrto de Paranaguá, a cargo do Estado concessionário.

No rio Iguaçu, prosseguiram seus grandes melhoramentos por obras fixas de diques, espigões e derrocamento de lages, de modo a facilitar a navegação nessa importante via fluvial na época de estiagem, o que já se verifica.

No Estado de São Paulo — Foi exercida a fiscalização da exploração comercial do pôrto de Santos e das grandes obras que se realizam nesse pôrto, ampliando as instalações de acostagem e o aparelhamento de carga, descarga, armazenamento de mercadorias em geral e para os combustíveis líquidos na Ilha de Barnabé.

Foi terminada a construção do pôrto de S. Sebastião, ao qual falta apenas o aparelhamento mecânico e a ligação ferroviária com o "hinterland", e em Ubatuba, uma ponte para acostagem, início de um futuro pôrto.

No Estado do Rio de Janeiro — Foi exercida a fiscalização da exploração comercial dos portos de Angra dos Reis e de Niterói, com a melhoria por dragagem, em execução, da profundidade de acesso a êsse último.

Em São João da Barra, após os estudos realizados durante os anos de 1941 e 1942, foi projetada a obra preliminar da regularização do rio Paraíba do Sul, no trecho compreendido entre a cidade de São João da Barra e a foz, numa extensão de seis quilômetros, por obras fixas de guias correntes e espigões, com a localização do pôrto a ser futuramente construído, imediatamente a jusante da cidade e juntamente com um molhe de proteção da barra.

Essas obras preliminares, cujo projeto e orçamento foram aprovados pelo Decreto n.º 12.840, de 10 de julho, foram iniciadas em 10 de novembro, dentro das possibilidades da verba existente, e prosseguirão com intensidade no próximo exercício.

No Distrito Federal — Várias obras foram e continuam a ser executadas no pôrto do Rio, devendo ser citadas as de um grande frigorífico para frutas, cobertura de pátios para aumento de área de armazenamento de mercadorias, reconstrução de armazém.

No Estado do Espírito Santo — Foi exercida a fiscalização da exploração comercial do pôrto de Vitória e das obras de ampliação para acostagem e armazenamento, e bem assim das instalações especiais para exportação de minério, com grande capacidade, constituídas de um viaduto de acesso da via férrea, silos e cais para acostagem dos navios destinados exclusivamente à carga dêsse minério, em vias de conclusão.

No Estado da Bahia — Foi fiscalizada a exploração comercial do pôrto do Salvador, a cargo da concessionária, Companhia Docas da Bahia, construído o pôrto fluvial de S. Roque, para oito metros de calado, no rio Paraguaçu, várias obras no Recôncavo, em Itaparica e Mar Grande.

Para proteção da cidade de Belmonte e regularização do rio Jequetinhonha, foram realizadas obras fixas, e nos rios Pardo e Ubu, as de limpeza e desobstrução, as quais continuarão em 1944, com o acréscimo das de desobstrução do canal de Pauaçu e do canal do Pêso e conclusão da construção de um grande armazém e de um cais em Canavieiras.

No Rio S. Francisco, vários melhoramentos prosseguiram, por obras fixas de diques e espigões no trecho de fundo resistente, nas corredeiras de Sobradinho e Curralinho, além de derrocamentos, dragagem e retirada de pedras e troncos em outros trechos, e construção de cais em várias cidades ribeirinhas.

No baixo S. Francisco, foi feito, pela primeira vez, em fins de 1942, um estudo completo de sua barra e do trecho navegável até Penedo, com o projeto de melhoramentos ora em elaboração, com base nesses estudos.

No Estado de Sergipe — Além do prosseguimento do revestimento das margens do canal de Santa Maria, ligando os rios Vasa Barris e Sergipe, foram encetadas as obras de limpeza e desobstrução dos rios Japaratuba, Poxim, Siriri e Canal de Pomonga.

Uma grande área de dunas movediças foi fixada, impedindo que as suas areias continuassem a obstruir a barra de acesso ao pôrto e vários rios.

No Estado de Alagoas — Foi exercida a fiscalização da exploração comercial do seu pôrto em Jaraguá, a cargo do Govêrno do

Estado, faltando-lhe apenas completar a sua aparelhagem, para ter regularizada e facilitada essa exploração comercial.

No Estado de Pernambuco — Foi exercida a fiscalização da exploração comercial dêsse pôrto, a cargo do Estado, e diretamente as do revestimento das margens do canal de Goiana, cuja conclusão se dará em 1944.

Ainda com o intuito de dotar o pôrto de estaleiros para construção e reparação de embarcações, foi não só reconstruída a antiga carreira do Departamento, com capacidade para embarcações de 800 toneladas, e iniciada a de uma outra, no Pina, em Recife, com 180 metros de extensão, podendo receber embarcações de mais de 1.500 toneladas. Essa segunda carreira, em franco andamento, estará concluída em 1944, e relevantes serviços virá prestar às nossas marinhas de guerra e mercante, dada a escassez de estaleiros no Norte do país.

No Estado da Paraíba — Foi feita a fiscalização da exploração comercial do pôrto de Cabedelo, não tendo sido possível executar a dragagem de que carece e para a qual existe crédito especial, por falta de uma draga apropriada.

No Estado do Rio Grande do Norte — Além da construção dos 200 metros de cais e armazéns existentes, outros 200 metros foram concluídos e iniciada a reconstrução de 100 metros do antigo.

Grandes obras de aprofundamento da barra e canal de acesso de seis para oito metros, por dragagem, derrocamentos e obras fixas, foram iniciadas e prosseguem, dentro das possibilidades do aparelhamento precário existente.

Foram estudadas e executadas obras em Macau, para facilitar o acesso das embarcações que transportam o sal, com ótimos resultados, no rio Cunháu por derrocamento e espigões, e em outros rios do Estado.

Na praia de Areia Preta, na barra do rio Maxanguape e em outros locais, grandes áreas de dunas movediças foram fixadas.

No Estado do Ceará — A partir do segundo semestre de 1938, tiveram início as obras de melhoramentos do pôrto de Fortaleza,

após a escolha definitiva de sua localização em Mocuripe. Essa obra grandiosa encontra-se muito adiantada, com cêrca de 1.050 metros de molhe quebra-mar inteiramente concluídos e 250 metros de cais, além da instalação especial localizada na parte interna do molhe quebra-mar para acostagem de navios-tanques, transportadores de combustível líquido.

Uma grande área de dunas movediças foi fixada, não só em Mocuripe, estendendo-se para o Norte, como também na barra do rio Ceará, em Camocim e Aracati.

No Estado do Piauí — Várias obras de melhoramentos do rio Parnaíba e do seu acesso por Tutóia e do canal de S. José foram levadas a efeito, como também a fixação das dunas movediças em Amarração e Tutóia.

No Estado do Maranhão — Prosseguiram com grande resultado os serviços de limpeza e desobstrução dos seus rios, com aparelhamento próprio.

Além do rio Mearim, melhoramentos da mesma natureza vêm sendo realizados a partir de 1942, no rio Aurá.

No Estado do Pará — Obras de grande interêsse para a economia nacional continuaram sendo realizadas nos rios e lagos da ilha de Marajó, o maior campo de criação de gado do norte do país.

Essas obras, cujas finalidades são a melhoria dos transportes por água, como também a da situação sanitária dos campos de criação de gado ali existentes, prosseguiram com ótimos resultados em 1943.

Além dos estudos realizados em tôda a rêde fluvial dessa ilha, já se encontram bastante melhorados o rio Ararí, o lago do mesmo nome, prosseguindo os trabalhos no rio Tartarugas e outros.

No Estado do Amazonas — Foi exercida a fiscalização sôbre a exploração comercial do pôrto de Manaus, a cargo da concessionária, a Manaus Harbour Ltda., onde nenhuma obra nova foi levada a efeito durante o exercício.

A seguir, e em capítulos especiais para cada Estado, serão encontradas, em detalhe, tôdas as realizações dêste Departamento durante o exercício de 1943.

LEIS PROMULGADAS DE 1943 E DECISÕES MINISTERIAIS DE CARÁTER GERAL, INTERESSANDO ÀS ATIVIDADES DÊSTE DEPARTAMENTO

DECRETO-LEI N.º 5.248, DE 15 DE FEVEREIRO DE 1943, PUBLICADO "DIÁRIO OFICIAL" DE 31 DÊSSE MESMO MÊS.

Jurisdiciona êsse decreto-lei, como providência necessária ao nosso estado de beligerância, ao Ministério da Marinha os serviços referentes à movimentação e ao aprestamento de navios mercantes em portos brasileiros.

A regulamentação dêsse decreto-lei foi feita pela Portaria do Ministro da Marinha n.º 451, de 27 dêsse mês de fevereiro, com publicação no *Diário Oficial* de 3 de março de 1943.

DECRETO-LEI N.º 5.353, DE 29 DE MARÇO DE 1943, PUBLICADO NO "DIÁRIO OFICIAL" DE 31 DÊSSE MESMO MÊS.

Dispõe sôbre a aplicação da legislação penal militar ao pessoal marítimo, durante os contratos de trabalho, e dá outras providências.

DECRETO-LEI N.º 5.369, DE 1 DE ABRIL DE 1943, PUBLICADO NO "DIARIO OFICIAL" DE 3 DO MESMO MÊS.

Essa lei, tendo em vista a urgente necessidade de descongestionar os armazéns alfandegados de alguns portos do país, alterou, enquanto durar o nosso estado de beligerância, a cobrança da taxa de armazenagem interna nesses portos, autorizando as Administrações dos Portos Organizados e as Alfândegas e Mesas de Rendas a assim proceder sempre que se tornar conveniente, a juízo do Ministério competente.

Consiste a alteração em ser suspensa a aplicação do disposto no parágrafo único do art. 4.º do Decreto n.º 24.324, de 1 de junho de 1934, a cobrar a taxa de 1% em cada período de 6 dias úteis de permanência das mercadorias nos armazéns e depósitos, uma

vez expirado o prazo de isenção de armazenagem previsto no art. 2.º dêsse Decreto n.º 24.324. Autorizou ainda as Administrações dos Portos Organizados a reduzir de 30 para 6 dias, com prévia audiência dêsse Ministério, o período de tempo sôbre que se aplicará a taxa da tabela D, incidente sôbre mercadorias provenientes de navios arribados ou sôbre mercadorias que sofreram avaria grossa, redução essa que só poderá ser feita quando essas mercadorias se encontrarem desembaraçadas para entrega aos respectivos consignatários. Determinou ainda que a aplicação dessas medidas deverá obedecer âs normas gerais estabelecidas no citado Decreto n.º 24.324.

AVISO N.º 1.212, DE 13 DE MAIO, DO MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

Delegando poderes a êste Departamento para, de acôrdo com a Portaria n.º 736, de 1942, baixada por V. Excia., fixar a tabela das taxas adicionais que cada pôrto deverá cobrar para cobrir o ônus do abono mensal concedido aos diaristas por essa portaria.

DECRETO-LEI N.º 5.527, DE 28 DE MAIO DE 1943, PUBLICADO NO "DIARIO OFICIAL" DE 31 DÊSSE MÊS.

Determina essa lei que as autarquias adotarão a mesma classificação, nomenclatura e regime de salário de cargos e funções de extranumerário da União, não podendo atribuir aos seus servidores ou empregados, vencimento, remuneração ou salário superiores aos dos servidores civís da União, observando a identidade, semelhança ou equivalência de funções.

Interessa essa lei às autarquias dos portos do Rio de Janeiro e Laguna e ao pôrto do Pará.

DECRETO-LEI N.º 5.452, DE 1 DE MAIO DE 1943, PUBLICADO NO "DIÁRIO OFICIAL" DE 9 DE AGÔSTO DO MESMO ANO.

Foram por êsse decreto-lei consolidadas as disposições gerais e especiais do trabalho, para entrar em vigor no dia 10 de novembro, conforme dispôs o seu art. 911.

Vários dos seus artigos foram modificados pelos Decretos-leis n.ºs 5.922, de 25 de outubro, 6.053, de 30 de novembro, e 6.110, de 16 de dezembro.

Na parte principal referente a êste Departamento, a do serviço de Capatazias mereceu nesse decreto-lei uma seção especial, a IX, sob o capítulo I do Título III, modificando o regime, até então em vigor, no sentido de ficar a Comissão da Marinha Mercante incumbida de estudar e aprovar as tabelas de remuneração da mão de obra dêsse serviço, com o que não concordou êste Departamento por se tratar de um serviço portuário.

Várias reclamações fundamentadas foram apresentadas a V. Excia., as quais mereceram acolhimento e foram encaminhadas por Exposições de Motivos ao Chefe da Nação, sem solução ao se encerrar o exercício.

DECRETO-LEI N.º 5.570, DE 10 DE JUNHO DE 1943, PUBLICADO NO "DIÁRIO OFICIAL" DO DIA 12 DÊSSE MÊS.

Dispõe sôbre a coordenação dos orçamentos e balanços das entidades autárquicas.

DECRETO-LEI N.º 5.666, DE 15 DE JULHO DE 1943, PUBLICADO NO "DIÁRIO OFICIAL" DO DIA 17 DÊSSE MÊS.

Esclarece e amplia essa lei o disposto no Decreto-lei n.º 4.120, de 21 de fevereiro de 1942, referente a terrenos de marinha. Modifica assim várias disposições dêsse Decreto-lei n.º 4.120 e bem assim do Decreto-lei n.º 3.438, de 17 de julho de 1941.

DECRETO-LEI N.º 5.812, DE 13 DE SETEMBRO DE 1943, PUBLICADO NO "DIÁRIO OFICIAL" DE 27 DÊSSE MESMO MÊS.

Cria êsse decreto-lei, como partes do território nacional, desmembradas dos Estados do Pará, do Amazonas, de Mato Grosso, do Paraná e de Santa Catarina, os Territórios Federais do Amapá, do Rio Branco, do Guaporé, de Ponta Porã e do Iguaçu, dando-lhes os limites, passando para o Domínio da União os bens que, pertencendo aos Estados ou Municípios, se acham situados nesses territórios e, por fim, determinando que a sua administração será regulada por lei especial.

DECRETO-LEI N.º 5.839, DE 21 DE SETEMBRO DE 1943, PUBLICADO NO "DIÁRIO OFICIAL" DE 29 DÊSSE MÊS.

Dispõe sôbre a administração dos Territórios Federais do Amapá, do Rio Branco, do Guaporé, de Ponta Porã e do Iguaçu, criados pelo Decreto-lei n.º 5.812, determinando a divisão de cada um dêles em municípios com a necessária denominação, as suas capitais, a competência dos seus Governadores, de livre nomeação do Presidente da República, as suas responsabilidades criminais, a administração dos municípios, a organização da justiça, etc.

DECRETO-LEI N.º 5.851, DE 23 DE SETEMBRO DE 1943, PUBLICADO NO "DIÁRIO OFICIAL" DE 25 DÊSSE MÊS.

Abre ao Ministério da Viação o crédito de Cr$ 4.330.000,00 para pagamento aos concessionários dos portos que, pelos seus contratos, têm o direito de receber como auxílio o produto da arrecadação do impôsto adicional de 10% sôbre os direitos de importação, arrecadados no pôrto respectivo.

DECRETO-LEI N.º 5.994, DE 16 DE NOVEMBRO DE 1943, PUBLICADO NO "DIÁRIO OFICIAL" DE 18 DÊSSE MÊS.

Amplia, enquanto durar o estado de beligerância, o disposto no Decreto-lei n.º 5.369, de 1 de abril de 1943, tendo em vista que não só as medidas adotadas por êsse Decreto-lei n.º 5.369 como também no anterior, n.º 3.982, de 30 de dezembro de 1941, não foram suficientes para descongestionar os armazéns e depósitos alfandegados de alguns portos do país.

Autorizou para êsse fim as Administrações dos Portos Organizados e as Alfândegas e Mesas de Rendas dos não organizados para o fim colimado e a juízo do Ministério competente à reduzir respectivamente para 15, 30 e 45 dias os prazos de 30, 60 e 90 dias, mencionados no parágrafo 1.º do art. 1.º do Decreto-lei número 3.982, de 30 de dezembro de 1941, e de 30 para 15 dias o prazo de armazenagem livre das mercadorias importadas pelo Govêrno, e a suspender a aplicação do disposto no parágrafo único do art. 4.º do Decreto n.º 24.324, de 1 de junho de 1934.

Determinou ainda que, expirado o prazo de isenção de armazenagem previsto no art. 4.º do Decreto n.º 24.324 citado, será cobrada a taxa de 1% em cada período de 6 dias úteis de permanência das mercadorias nos armazéns e depósitos, e que as Administrações dos Portos Organizados ficam autorizadas a reduzir de 30 para 6 dias, com prévia anuência do Ministério da Viação, o período de tempo sôbre que se aplicará a taxa da tabela D, incidente sôbre mercadorias provenientes de navios arribados ou sôbre mercadorias que sofreram avaría grossa, redução essa que só poderá ter lugar quando ditas mercadorias se encontrarem desembaraçadas para entrega aos respectivos consignatários.

Para aplicação de tôdas essas medidas mandou êsse decreto-lei observar as normas gerais estabelecidas no Decreto número 24.324.

DECRETO-LEI N.º 6.148, DE 29 DE DEZEMBRO DE 1943, PUBLICADO NO "DIÁRIO OFICIAL" DE 31 DÊSSE MESMO MÊS.

Introduzindo várias modificações nos decretos-leis que regem as Delegacias de Trabalho Marítimo.

DECRETO-LEI N.º 6.166, DE 31 DE DEZEMBRO DE 1943 E DECRETO N.º 14.432, DA MESMA DATA, PUBLICADOS AMBOS NO "DIÁRIO OFICIAL" DE 6 DE JANEIRO DE 1944, E REPRODUZIDO O ÚLTIMO, POR INCORREÇÕES, NO "DIÁRIO OFICIAL" DO DIA 18 DO MESMO MÊS.

Reorganiza, o primeiro, êste Departamento, e aprova, o segundo, o seu Regimento, dando-lhe a nova denominação de Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, visto ter o Govêrno resolvido atribuir à Comissão de Marinha Mercante tudo o que diz respeito à navegação mercante, ficando a seu cargo nessa parte, o estudo e a execução dos melhoramentos das vias navegáveis e das que assim se possam transformar.

Na nova organização ficou êste Departamento constituído em uma Administração Central, das Divisões: de Hidrografia (DH), Planos e Obras (DPO), Econômica e Comercial (DEC), e do Serviço de Administração (SA), cada um dêsses órgãos divididos em Seções.

Nos vários Estados foram criados os Distritos de Fiscalização em substituição às antigas Fiscalizações e duas Regiões de Aparelhagem.

DIVISÃO DE HIDROGRAFIA (DH)

A Divisão de Hidrografia, cujas atribuições são destacadas daquelas que constituiam obrigação da Segunda Divisão (Regulamento aprovado pelo Decreto n.º 23.067, de 1933, e então em vigor), é medida que se impunha para uma melhor distribuição e maior eficiência dos serviços a cargo do mesmo Departamento.

No regulamento que estava em vigor eram complexas e heterogêneas as atribuições da Segunda Divisão, a quem competia a execução de estudos e obras, tendo em vista o melhoramento dos portos e vias de navegação interior.

Êsses estudos, de caráter especial, envolvem conhecimentos especializados de meteorologia e hidrografia, cabendo à Divisão criada, não sòmente a sua execução, mas também a coordenação e interpretação dos elementos obtidos, de modo a apreciar em seu conjunto os dados e informações colhidas nos vários locais estudados.

Além dêsses estudos de caráter geral, que permitirão o conhecimento das condições de regime do litoral, cabe à Divisão de Hidrografia o estudo completo, com o levantamento topo-hidrográfico, geológico e observações meteorológicas das áreas dos portos a serem criados ou melhorados, e o estudos da rêde de navegação, com o objetivo de facilitar a navegação marítima e fluvial.

Cabe, também, a essa Divisão, e de posse dos estudos e informações obtidos, promover os necessários estudos hidrométricos que, a semelhança do que vem sendo feito na Europa e nos Estados Unidos, orientarão a elaboração dos projetos de melhoramento de portos e das vias aquáticas, garantindo-lhes, pela experimentação em modêlo reduzido, a obtenção dos resultados desejados e evitando os insucessos tão comuns em obras da espécie.

DIVISÃO DE PLANOS E OBRAS (DPO)

À Divisão de Planos e Obras, cabe o planejamento, contrôle, fiscalização e execução das obras a cargo do Departamento. Com a nova estrutura. será indicada pela DH a orientação geral da obra a executar, competindo à DPO a escolha do tipo de estrutura mais aconselhável, completando, em todos os seus detalhes, o projeto elaborado, organizando o seu orçamento e promovendo, além disso, a sua execução, já por meio de administração direta, já pela fiscalização de contratos feitos por concorrência. Cabe-lhe, ainda, de modo geral, a elaboração do caderno de encargos a que deverão atender as obras a ser executadas.

DIVISÃO ECONÔMICA E COMERCIAL (DEC)

Esta Divisão tem a seu cargo o contrôle sôbre os assuntos econômicos e comerciais dos portos e vias navegáveis.

Ela é, exatamente, a reunião dos serviços que estavam a cargo da 3.ª e da 4.ª Divisão do Departamento Nacional de Portos e Navegação (Regulamento aprovado pelo Decreto n.º 23.067, já referido).

A prática de 10 anos demonstrou que o serviço de estatística não constitui matéria suficiente para ocupar uma Divisão, como até então, principalmente não lhe cabendo mais o referente aos

serviços de navegação que passaram para a Comissão de Marinha Mercante.

Assim, o novo regulamento reuniu em uma só as duas atuais Divisões do DNPN, 3.ª e 4.ª.

Sôbre resultar em economia para o erário, fica a Divisão Econômica e Comercial com todos os elementos de que carece para o autônomo desempenho das suas funções, de vez que a estatística é imprescindível para julgamento dos assuntos afetos à mesma Divisão.

SERVIÇO DE ADMINISTRAÇÃO

Nada mais contém êste setor do que os serviços concernentes a administração: comunicações, material, orçamento, pessoal, biblioteca, portaria, já existentes no regulamento que estava em vigor, sem a necessária sub-divisão, ora estabelecida. Obedece, além disso, ao padrão comum a tôdas as repartições públicas, motivo porque dispensa justificação especial.

DISTRITOS DE FISCALIZAÇÃO

Êles correspondem aos orgãos até então denominados Fiscalizações, com as mesmas atribuições, melhor definidas.

No regulamento então em vigor, êsses orgãos tinham a denominação de um determinado pôrto, quando as suas atividades se exerciam em zonas da costa, em vários portos, de um ou mais Estados e em rêdes fluviais determinadas.

REGIÕES DE APARELHAGEM

Delas já cogitava o regulamento então em vigor, sem terem sido, entretanto, criadas com a necessária organização.

Em número de duas, em que ficou dividido o território nacional, têm por fim cuidar de todo o aparelhamento flutuante e terrestre, não só para a sua distribuição eficiente nos vários serviços do Departamento, como também sôbre a sua reparação, conservação, baixa e aquisição, fiscalizando, ainda, o estabelecimento e a exploração de estaleiros e oficinas de reparação e construção naval.

A reorganização ora aprovada contém, a rigor, o mesmo número de órgãos constantes do Regulamento então em vigor, aprovado pelo Decreto n.º 23.067, de 11 de agôsto de 1933, porém com uma melhor e mais eficiente e definida distribuição de encargos.

MOVIMENTO DAS VERBAS ORÇAMENTÁRIAS E CRÉDITOS ESPECIAIS CONCEDIDOS

RESUMO GERAL

VERBAS ORÇAMENTÁRIAS

Decreto-lei n. 5.120, de 19 de dezembro de 1942, art. 3.°, anexo 20 e Decreto-lei n. 6.060, de 2 de dezembro de 1943 (suplemento de 29-34)

	DISTRIBUÍDA	DESPENDIDA	SALDO
Verba 1 — 01 81	2.474.974,80	3.741.523,50	246.693,00
Verba 1 — 05 04-06	2.462.466,10	3.942.665,00	214.381,60
Verba 1 — 06-04 06	328.800,00	266.949,20	61.850,80
Verba 1 — 26-04-06	16.992,00	12.826,30	4.165,70
	5.283.232,90	7.963.964,00	527.091,10
Verba 2 — 02-02-31	1.500.000,00	1.485.768,50	14.231,50
Verba 2 — 03-34	20.000,00	20.000,00	—
Verba 2 — 04 34	490.000,00	484.107,90	5.892,10
Verba 2 — 05-31	150.000,00	150.000,00	—
Verba 2 — 13-34	100.000,00	94.538,00	5.462,00
Verba 2 — 17-34	150.000,00	147.635,70	2.364,30
Verba 2 — 19-34	1.200.000,00	1.192.708,90	7.291,10
Verba 2 — 25-31	250.000,00	249.837,90	162,10
Verba 2 — 28-34	30.000,00	29.672,20	327,80
Verba 2 — 29 34 (suplementada)	190.000,00	180.241,30	9.758,70
Verba 2 — 30-34	20.000,00	19.734,50	265,50
Verba 2 — 31-34	80.000,00	73.604,90	6.395,10
Verba 2 — 33-31	1.200,00	1.200,00	—
Verba 2 — 35-34	50.000,00	48.281,00	1.719,00
Verba 2 — 37-34	80.000,00	62.074,60	17.925,40
Verba 2 — 38 34	50.000,00	42.859,60	7.140,40
Verba 2 — 40 01 34	150.000,00	149.975,20	24,80
Verba 2 — 40-02-34	4.350.000,00	4.348.361,70	1.638,30
Verba 2 — 41 34	50.000,00	34.639,90	15.360,10
Verba 2 — 42 34	35.000,00	30.485,50	4.514,50
	8.946.200,00	8.845.687,80	100.512,20
Verba 3. — 01-34	10.000,00	—	10.000,00
Verba 3. — 18 34	20.000,00	—	20.000,00
Verba 3. — 35 35	30.000,00	9.865,00	20.135,00
	60.000,00	9.865,00	50.135,00
Verba 5 — 01-01-34	1.930.000,00	1.928.872,00	1.128,00
Verba 5 — 01-02 34	1.840.000,00	1.746.457,80	93.542,20
Verba 5 — 02 01 34	13.670.000,00	13.666.854,90	3.145,10
Verba 5 — 02 02 34	9.500.000,00	9.439.360,30	60.639,70
Verba 5 — 03 34	180.000,00	180.000,00	—
Verba 5 — 01 34	72.000,00	70.552,20	1.447,80
	27.192.000,00	27.032.097,20	159.902,80

OBSERVAÇÕES: — Deixam de figurar as importâncias distribuidas para a Administração Centra e Fiscalização do Pôrto do Rio de Janeiro, por fazerem parte da verba global do Ministério da Viação e Obras Públicas.

CRÉDITOS ESPECIAIS

	DISTRIBUÍDA	DESPENDIDA	SALDOS
Decreto-lei nº 5.851 — Taxa adicional 10%	2.275.000,00	1.832.836,20	442.163,80
Decreto-lei nº 3.264 — Laguna...........	6.498.254,80	3.668.642,00	2.829.612,80
Plano qüinqüenal........................	1.378.603,20	1.378.593,20	10,00
Decreto-lei nº 5.587 — Jacuí............	1.000.000,00	176.645,00	823.355,00
	11.151.858,00	7.056.716,40	4.095.141,60

MOVIMENTO GERAL DO PROTOCOLO DO D.N.P.N., EM 1943

PAPÉIS	MOVIMENTO DE ENTRADA			MOVIMENTO DE EXPEDIÇÃO		
	Gabinete	Secretaria	Total	Gabinete	Secretaria	Total
Avisos.............	31	42	42	—	—	—
Portarias...........	—	123	123	—	—	—
Papeletas..........	336	311	336	—	—	—
Requerimentos.....	12	367	367	—	—	—
Ofícios.............	5 071	5 172	5 172	283	4 685	4 968
Telegramas........	1 836	1 847	1 847	309	1 326	1 635
Cartas.............	83	23	83	148	—	148
Circulares..........	13	47	47	—	—	—
Processos..........	681	—	681	—	—	—
TOTAL.........	8 063	7 932	8 698	740	6 011	6 751

NOTA: — Transitaram pelo Gabinete, em 1943, 4826 processos

ESTADO DO AMAZONAS

PRIMEIRO DISTRITO DE FISCALIZAÇÃO (DF-1)

As atividades do Departamento no Estado foram exercidas pelo seu órgão a Fiscalização do pôrto de Manaus que, pela reorganização aprovada pelo Decreto-lei n.º 6.166, passou a denominar-se Primeiro Distrito de Fiscalização, estendida a sua jurisdição ao Território do Acre.

Verbas — As verbas orçamentárias distribuídas a êsse Distrito tiveram a seguinte aplicação:

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA Cr$	DESPENDIDA Cr$	SALDO Cr$
Pessoal do Quadro............	86.000,00	71.600,00	14.400,00
Pessoal Extranumerário........	18.900,00	17.800,00	1.100,00
Material......................	16.400,00	14.487,80	1.912,20

PÔRTO DE MANAUS

Continuou êsse pôrto sob o regime de concessão, outorgada a Manaus Harbour Ltd. desde o ano de 1903, e fiscalização do Distrito.

Tomada de contas — Foi realizada e encaminhada a êsse Ministério a tomada de contas referente ao exercício de 1941 com os seguintes resultados.

Capital reconhecido em 31-12-1941	Cr$	20.342.492,71
Renda bruta no período	Cr$	3.874.979,10

Despesa de custeio	Cr$	2.424.178,36
Renda líquida	Cr$	1.450.800,74
Percentagem da renda líquida sôbre o capital		7,131%
Fundo de amortização em 31-12-1941..	Cr$	2.106.817,73

A despesa de custeio apurada pela Comissão de tomada de contas atingiu a Cr$ 2.558.760,60 tendo êste Departamento proposto à V. Excia. a glosa de três das despesas apresentadas no total de Cr$ 134.582,24, já consignada no total acima. Ciente dessa proposta, apresentou a Companhia recurso encaminhado à V. Excia. juntamente com a tomada de contas pelo ofício número 4.123 de 16 de novembro, ainda sem solução ao ser encerrado o exercício.

Realizou-se, ainda, a tomada de contas relativa ao exercício de 1942, encaminhada à V. Excia. pelo ofício n.º 4.533 de 20 de dezembro, com os seguintes resultados:

Capital reconhecido até 31-12-1942....	Cr$	20.342.492,71
Renda bruta	Cr$	3.910.252,90
Despesa de custeio e conservação......	Cr$	2.782.899,60
Renda líquida	Cr$	1.127.353,30
Percentagem sôbre o capital		5,54%
Fundo de amortização até 31-12-1942..	Cr$	2.359.354,80

Tarifa — A tarifa em vigor aprovada pelas portarias 751/35, com as várias alterações já citadas nos relatórios dos períodos anteriores, sofreu apenas as modificações da Portaria 554 de 8 de junho aprovando a tabela G/2 — Armazenagens Especiais — e modificando a tabela M — Serviços Acessórios — na parte relativa à armazenagem.

ACÔRDO COM O BANCO DE CRÉDITO DA BORRACHA S. A.

Para o serviço de contrôle, fiscalização, beneficiamento e financiamento da borracha foi cedido a êsse banco parte do Armazém 8 por um acôrdo à título de experiência, com a vigência de 6 meses, acôrdo êsse homologado por V. Excia.

APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Cais — flutuantes 1.313 metros para 7 a 10 metros.

Armazéns — 20 com a área de 19.529,80 m2 e capacidade de 70.185 toneladas.

Guindastes — 10 elétricos de 3 toneladas, 12 a vapor de 1 tonelada, 1 flutuante de 1 tonelada.

Cábrea — 1 de 30 toneladas.

Armazéns para inflamáveis — Pontões Urd para 31.000 caixas, 6.200 tambores, e Senator para 37.500 caixas, 7.500 tambores.

Rebocadores — 1 de 70 H.P. e 2 de 16 H.P.

Estaleiros de reparação naval — 13 com a capacidade de 30 a 500 toneladas.

Pelos decretos 12.997 de 24 de julho e 13.135 de 9 de agôsto foi a Companhia autorizada a adquirir um Trator Fordson por Cr$ 32.194,50 e um Pontão deslocando cêrca de 1.600 toneladas por Cr$ 171.000,00 para os seus serviços.

Movimento de navios — Frequentaram o pôrto em 1943, 856 embarcações com 241.355 toneladas de registro, sendo 16 de longo curso com 2.654 toneladas e 840 de cabotagem com 238.701 toneladas.

No ano anterior o movimento total foi de 875 embarcações, com 258.988 tons., distribuídas em 34 navios de longo curso com 9.411 tons. e 841 de cabotagem com 249.577 toneladas.

Comparados os movimentos nesses dois anos, verifica-se ter havido um decréscimo de 6.757 toneladas ou 71,8% na tonelagem de longo curso e apenas de 10.876 tons. ou 4,4% na de cabotagem, resultando daí uma queda de 17.633 tons. ou 6,8% no movimento total.

Movimento de mercadorias — Em 1943 a importação de longo curso foi de 7.413 tons., a importação de cabotagem de 157.065, a exportação de longo curso de 15.839 e a exportação de cabotagem de 49.791, perfazendo um total de 230.108 toneladas.

Comparando essas diferentes parcelas com as correspondentes em 1942. respectivamente, de 1.805, 136.635, 14.359, 46.046 e 198.845 toneladas, verifica-se ter havido aumento em tôdas elas, sendo de 5.608 toneladas ou 310,7% na importação de longo curso. 20.430 toneladas ou 15,0% na importação de cabotagem, 1.480 tons. ou 10,3% na exportação do estrangeiro, 3.745 ou 8,1% na exportação por cabotagem e finalmente 31.263 tons. ou 15,7% no movimento total.

Receita — A renda bruta das taxas portuárias em 1943 foi de Cr$ 5.007.970,90, o impôsto adicional de 10% de Cr$ 87.716,80 e a receita total de Cr$ 5.095.687,70.

Comparando-se êsse valores com os do ano anterior, respectivamente de Cr$ 3.857.222,70, Cr$ 95.600,20 e Cr$ 3.952.822,90, verifica-se ter havido um aumento de Cr$ 1.150.748,20 ou 29,8% na renda bruta das taxas portuárias e uma diminuição de Cr$ .... 7.883,40 ou 8,2% na arrecadação do impôsto adicional de 10%.

Como essa diminuição é, em valor absoluto, muito inferior ao aumento verificado na renda bruta das taxas portuárias, houve na receita total um acentuado aumento de Cr$ 1.142.864,80 ou sejam 28,9%.

ESTADO DO PARÁ

SEGUNDO DISTRITO DE FISCALIZAÇÃO (DF-2)

As atribuições conferidas a êste Departamento no Estado do Pará, durante o exercício, foram exercidas pelo seu órgão a Fiscalização do pôrto do Pará hoje Segundo Distrito de Fiscalização DF-2, em virtude da reorganização aprovada pelo Decreto-lei número 6.166 de 31 de dezembro e Decreto n.º 14.432 da mesma data aprovando o novo Regimento.

A parte referente a estudos e obras na ilha de Marajó e Pôrto do Pará foi exercida por uma Comissão especial com as realizações que, adiante, exporemos.

Verbas — As verbas orçamentárias distribuídas a Fiscalização tiveram o seguinte movimento:

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA Cr$	DISPENDIDA Cr$	SALDOS Cr$
Pessoal do Quadro............	85.968,00	70.368,00	15.600,00
Pessoal Extranumerario	48.000,00	48.000,00	—
Material......................	12.400,00	9.726,00	2.673.60

Nota — O saldo de Cr$ 15.600,00 na verba do pessoal do Quadro resultou do não pagmento de um engenheiro classe I, que não teve exercício na Fiscalização.

Como conseqüência do Decreto-lei n.º 5.976 de 10 de novembro foi pago além da verba concedida a importância de Cr$ ..... 1.300,00 ao pessoal Permanente e Cr$ 1.350,00 ao Mensalista em virtude dos aumentos concedidos.

Pelo salário-família receberam ainda os funcionários em causa, pelo mês de dezembro, respectivamente Cr$ 650,00 e Cr$ 1.400,00.

PÔRTO DE BELÉM

Conforme tem sido esplanado em relatórios anteriores, não só o pôrto como a navegação do Amazonas, estão sendo explorados pelo Govêrno Federal por intermédio da organização autárquica — Serviço de Navegação do Amazonas e do Pôrto do Pará "S.N.A.P.P." criada pelo Decreto-lei n.º 2.142 de 17 de abril de 1940.

Foi a S.N.A.P P. constituída pela ocupação do pôrto do Pará então pertencente à Companhia Port of Pará e pela encampação do Serviço de Navegação do Amazonas (The Amazon River Steam Navigation Company Ltd., 1911).

Apesar do disposto no art. 7.º do Decreto-lei n.º 2.142, que determinou fôsse o Regulamento da S.N.A.P.P. publicado até junho de 1940, até hoje não foi essa regulamentação realizada apesar dos estudos feitos por êste Departamento em proposta apresentada pela direção dessa organização.

Continua assim em caráter provisório, permitido pelo art. 19 do mesmo Decreto-lei, se regulando pelos Regulamentos da administração do Pôrto do Rio de Janeiro e do Lloyd Brasileiro no que lhe fôr aplicável.

Várias alterações foram feitas no regime instituído pelo Decreto-lei n.º 2.142, como sejam a extinção do Conselho de Administração que assistia ao Diretor Geral, pelo art. 7.º do Decreto-lei n.º 5.224 de 25 de janeiro.

Do mesmo modo o art. 8.º revogou o art. 18 do Decreto-lei n.º 2.154 que sujeitava a S.N.A.P.P. a tomadas de contas anuais.

Foi ainda criada uma Delegação de Contrôle para a fiscalização legal, técnica e contábil da S.N.A.P.P., composta de quatro membros respectivamente especialistas em assuntos de portos, navegação, um Contador da Contadoria Geral da República e um funcionário do Corpo Instrutivo do Tribunal de Contas, todos designados pelo Presidente da República.

Antes de entrar nesse novo regime, duas tomadas de contas foram realizadas de acôrdo com as instruções aprovadas pela Portaria n.º 181 de 24 de fevereiro de 1942, pela Comissão nomeada pelos Decretos de 6 de abril e 27 de julho também de 1942.

As apurações feitas nessas tomadas de contas resultaram não só dos exames procedidos pela Comissão nos livros da Administração, conferência dos balanços mensais, dos saldos em Caixa e dos existentes nos Bancos, como dos levantamentos feitos, em demonstração das rendas arrecadadas, das despesas efetuadas e do balanço do ativo e passivo, em obediência ao item IV da citada Portaria n.º 181.

A tomada de contas referente ao exercício de 1940 foi encaminhada a V. Excia. pelo ofício n.º 2.301 de 18 de junho dêste Departamento e em seguida à S. Excia. o Sr. Presidente da República pela Exposição de Motivos n.º 812 de 27 de julho, que a aprovou por despacho de 2 de agôsto com o seguinte resultado resumido :

I — ATIVO DA S.N.A.P.P. EM 31-12-1940

		Cr$
1)	Ativo fixo	18.001.550,78
2)	Ativo variável	12.687.649,80

II — RECEITA E DESPESA COM OS SERVIÇOS DE

		Cr$
1)	*Navegação*	
	Receita	5.582.795,90
	Despesa	8.810.538,60
	Deficit	3.227.742,70
2)	*Pôrto*	
	Receita	5.301.221,70
	Despesa	4.122.273,00
	Saldo	1.178.948,70
3)	*Diques e Oficinas*	
	Receita	1.589.107,30
	Despesa	1.606.630,60
	Deficit	17.523,30

	Cr$
Resumo da exploração	
Receitas acima indicadas	12.474.124,90
extraordinários	69.478,60
	12.543.603,50
Despesas como acima discriminadas.	14.539.442,20
Deficit	1.995.838,70

Êsse "deficit" foi, entretanto, fartamente coberto pelo auxílio concedido pelo Govêrno, anualmente, no total de Cr$ .... 4.500.000,00, resultando dêle um saldo positivo de Cr$ .... 2.504.161,30.

A tomada de contas do exercício de 1941, foi também realizada e encaminhada à V. Excia. pelo ofício n.º 2.971 de 10 de agôsto dêste Departamento, foi aprovada por S. Excia. o Senhor Presidente da República por despacho proferido em 13 de setembro na Exposição de Motivos de V. Excia. n.º 1.005 de 11 do mesmo mês, com os seguintes resultados:

Ativo Fixo em 31-12-1940	18.001.558,70
Acréscimo no período	6.784.833,10
Total em 31-12-1941	24.786.391,80
Ativo Variável em 31-12-1941	19.672.971,60
Exploração Comercial	
Receita da Navegação	13.725.093,50
Receita do pôrto	9.900.124,70
Receita de diques e oficinas	5.453.941,60
Total da Receita	29.885.223,20
Despesa com a Navegação	19.357.014,00
Despesa com o pôrto	7.894.794,80
Despesa com diques e oficinas	4.773.272,90
Total da Despesa	32.025.858,50

Resumo :

Receita total	29.885.223,20
Despesa total	32.025.081,70
Deficit	2.139.858,50

Êsse "deficit" é entretanto anulado e transformado em Saldo levando-se em conta o auxílio de Cr$ 4.500.000,00 concedido pelo Govêrno, considerado como receita como o fêz a Exposição de Motivos de V. Excia. Êsse "deficit" assim transforma-se em Saldo no valor de Cr$ 2.360.141,50.

Tendo sido revogado o art. 18 do Decreto-lei n.º 2.154 de 27 de abril de 1940 pelo art. 8.º do Decreto-lei n.º 5.224 de 25 de janeiro, ficou a S.N.A.P.P. isenta de tomadas de contas, substituídas pelo regime de prestação de contas feitas por balancetes mensais e balanços semestrais e relatório anual circunstanciado da gestão administrativa e financeira, os quais serão examinados e encaminhados pela Delegação de Contrôle.

Tarifas — Continuam em vigor as mesmas já aprovadas e referidas em relatórios anteriores, com a modificação apenas de tabela de taxas para remuneração da mão de obra do serviço de capatazias que em cumprimento ao determinado pelo art. 2.º do Decreto-lei n.º 3.844 de 20 de novembro de 1941 foi estudada e encaminhada a V. Excia. pelo ofício n.º 2.793 de 24 de julho e aprovada pela Portaria n.º 834 de 14 de agôsto.

Aparelhamento e instalações portuárias — O aparelhamento e instalações portuárias não sofreram modificações constando um resumo como indicado no relatório do exercício anterior do seguinte :

Cais de 5 a 8 metros de profundidade — 1.860 metros.

Armazéns 15, sendo 12 na faixa do cais e 3 externos com a área total de — 35.600 m2.

13 guindastes elétricos de 0,50 a 30 toneladas.
9 guindastes a vapor de 1,5 a 14 toneladas.
1 guindaste a vapor de 42 toneladas.
52 pontes elétricas rolantes de 1,5 tonelada no interior dos armazéns.

Linhas férreas de 1,00 m e 1,60 m de bitola, 2.901 m de linha dupla e 2.880 m de linha simples e 5.200 m de linha simples em Val de Cães de 1,00 m.

1 Locomotiva de 40 H.P.

Tanques, 3 de 9.000 toneladas para óleo combustível, 1 de 1.000 toneladas para óleo Diesel e 1 de 2.000 toneladas para gasolina.

Armazéns para inflamáveis em caixas ou tambores, 2 de 1.760 toneladas e 2 de 1.640 toneladas.

Rebocadores : 1 de 240 H.P., 2 de 350 H.P., 1 de 245 H.P. e 1 de 600 H.P.

Diques : Afonso Pena e Lauro Muller de 2.400 toneladas cada um e 1 Dique seco em construção com as dimensões de 80 m x 30 m x 8m.

3 carreiras para 800 toneladas.

1 Mortona.

Bens Móveis e Imóveis em poder do Distrito — Orçam êsses bens em Cr$ 110.830,40.

Almoxarifado do Distrito — Os materiais em depósito atingiam em 31 de dezembro a pequena importância de Cr$ 1.159,40.

Observações Meteorológicas e *Hidrográficas* — Nos postos existentes no Distrito foram em resumo feitas as seguintes observações :

Pressão atmosférica — máxima 761,1 — média 757,9 e mínima 754.9.

Temperatura — máximo 34° — média 29° e mínima 24°.

Das observações maregráficas registradas verifica-se que a maior preamar foi observada no dia 7 de fevereiro com a cota de 3.52 m e a maior baixamar no dia 18 de julho com a cota de — 0,29 m.

Foi levantada a planta hidrográfica do pôrto com os resultados constantes da planta inclusa.

Movimento de navios — Estiveram no pôrto em 1943, 116 embarcações de longo curso, com 257.698 tons. de registro e 604 de cabotagem com 404.481, perfazendo um total de 720 embarcações com 662.179 toneladas.

Se compararmos êsses valores com os de 1942, e que foram respectivamente de 102 navios de longo curso com 214.206 toneladas e 693 de cabotagem com 491.304, num total de 795 embarcações, com 705.510 toneladas, verifica-se que, embora com um aumento de 43.492 tons. ou 20,3% na tonelagem de longo curso, houve uma diminuição de 86.823 tons. ou 17,7% no movimento total, de vez que a tonelagem de cabotagem caiu de 43.331 toneladas ou sejam 6,1%.

Movimento de mercadorias — Em 1943 a tonelagem de mercadorias importadas, foi de 182.906 de longo curso e 321.064 de cabotagem, enquanto que a de mercadorias exportadas foi de 16.934 de longo curso e 162.624 de cabotagem, atingindo um total de 683.528 toneladas.

Em 1942, êsses valores foram respectivamente de 33.707. 162.839, 46.463, 133.193 e 376.202 toneladas.

Comparados os movimentos nos dois anos, verifica-se ter havido aumento bastante grande em tôdas as parcelas, salvo na exportação de longo curso que caiu um pouco, de 29.529 tons. ou 63,6%.

Os acréscimos observados, foram os seguintes: 149.199 tons. ou 442,6% na importação do estrangeiro; 158.225 tons. ou 97,2% na importação de cabotagem e 29.431 tons. ou 22,1% na exportação de cabotagem.

Como conseqüência do que acima ficou dito, nota-se um aumento de 307.326 tons., isto é, 81,7% no movimento total.

Receita — A renda bruta das taxas portuárias que, em 1942, fôra de Cr$ 11.032.490,50, passou em 1943 a Cr$ 16.894.238,10, com um aumento pois de Cr$ 5.861.747,60, isto é, 53,1%.

O impôsto adicional de 10% também aumentou, passando de Cr$ 513.760,50 em 1942, para Cr$ 656.350,20 em 1943, com um acréscimo portanto de Cr$ 142.589,70, ou sejam 27,8%.

Como conseqüência, a receita total também aumentou, indo de Cr$ 11.546.251,00 em 1942, a Cr$ 17.550.588,30 em 1943, com um acréscimo de Cr$ 6.004.337,30 ou 52,0%.

ESTUDOS E OBRAS NA ILHA DE MARAJÓ E NOS PEQUENOS PORTOS DO ESTADO DO PARÁ

Durante o ano de 1943 prosseguiram com regularidade êsses trabalhos a cargo da "Comissão de Estudos e Obras na ilha de Marajó e Portos do Pará" e cujos resultados, dia a dia, já se fazem sentir, na ilha do Marajó, principalmente nos rios Arari, Genipapocu e Tartarugas, beneficiados pela limpeza, desobstrução e dragagem dos mesmos.

Essa Comissão em virtude da reorganização por que passou o Departamento será anexada ao Segundo Distrito de Fiscalização, no próximo exercício de 1944.

RIO ARARI

Tiveram andamento a limpeza do leito e margens desde a cêrca divisória entre as fazendas de S. José até os limites das fazendas Arari e Tuiuiú, numa extensão de 25 quilômetros o que veio facilitar mais a propagação das marés durante a estiagem com maior facilidade para a navegação.

Dragagem — Prosseguiu com regularidade a dragagem do leito dêste rio, desde a foz do igarapé da Jutaraina, até próximo da fazenda Loreto, numa extensão de 3.000 metros aproximadamente. Êste serviço, feito sòmente com a pequena draga "Bento Miranda", ressentiu-se da falta da escavadora "Priestman", que havia sido cedida por empréstimo a esta Comissão pela Companhia Port of Pará e fôra requisitada pela S.N.A.P.P. para os seus serviços em Val-de-Cães.

A excavação foi feita nos lugares mais secos, de modo a facilitar o trânsito dos barcos durante o verão, até a "Bôca do Lago".

Prosseguiram a montagem e conservação das cortinas de madeira entre as três ilhas fluviais situadas entre a antiga fazenda Itacuã e o sítio denominado "Copacabana", com o fim de aumentar a velocidade das águas pela margem direita do rio, o que já se vem fazendo sentir. Foram feitas as sondagens hidrográficas entre o "Itacuã" e "Santana".

RIO ANAJÁS MIRIM

Tributário do rio Arari, tem as suas cabeceiras nas baixas da fazenda Destêrro — Foi levantado até o rio Mocoóes, afluente do rio Anajás, sendo procedidos nivelamentos e sondagens hidrográficas.

Desde a sua foz, no rio Arari, próximo à fazenda "Menino Jesus" até o Mocoóes, foram levantados 54 quilômetros dos quais 22.400 do rio e os restantes de seus afluentes.

RIO GOIAPI

Ficou terminado o seu levantamento e nivelamento na extensão de 53 quilômetros. Precisa de limpeza das margens e do leito, obstruído, como os demais, pelas barragens de terra, o que será feito no próximo exercício.

RIO MAUÁ

Foi levantado e nivelado numa extensão de 9.800 metros. Necessita de limpeza das margens e do leito, que será realizada no próximo exercício.

RIO MUIRIM

Próximo da antiga fazenda "Itacuã", hoje grandemente obstruído, foi levantado e nivelado numa extensão de 17.200 metros. Necessita de limpeza das margens e desobstrução do leito. Como os anteriores será êsse serviço atacado, após os estudos que vêm de ser terminados, no exercício de 1944.

RIOS GENIPAPOCÚ E TARTARUGAS

Pelos relatórios anteriores já salientei a importância dos trabalhos que estão sendo executados nestes dois rios, não sòmente para a navegação entre o Lago Arari e o Rio Amazonas, que banha a Costa Setentrional de Marajó, como também porque servirá de canal para escoamento das águas da chuva que inundam seus campos marginais, numa extensão aproximada de 15.000 metros para cada lado ou sejam 150 km2 de campos totalmente inaproveitados sòmente nas margens dos dois rios.

Durante o ano prosseguiram os penosos trabalhos de desobstrução do leito e limpeza das margens, tendo sido feita uma revisão na limpeza dêsses rios para a conservação dos serviços já executados.

À falta de melhor aparelhagem, montou-se um guindaste em um dos batelões de madeira e, com um guincho manual, as aningas, que eram até então cortadas, são hoje arrancadas pelas raízes. Êste trabalho, assim executado, é, certamente, mais moroso mas permite a melhor limpeza.

A navegação feita por pequenas canoas que transportam pessoal, material e gêneros de abastecimento, já se faz com relativa facilidade, tendo como ponto de apoio a fazenda "Diamantina" situada na margem e ao norte do Lago Arari.

A turma que opera na foz do rio Tartarugas, para montante, prossegue ao encontro da que vai das cabeceiras do rio para a foz, e as extremidades do serviço acham-se distantes doze quilômetros uma da outra, embora já em ligação pela navegação por pequenas canoas. Com a montagem de mais dois aparelhos munidos de guinchos manuais, já em andamento, os serviços terão maior desenvolvimento.

Barragem — Em novembro, com a estiagem, foi utilizada a barragem montada na "Bôca do Lago". Corrida a cortina de tábuas (agulhas) e calafetados os seus interstícios, verificou-se que os cavaletes resistiram bem à pressão da água do lago, de montante para jusante, o que veio demonstrar a praticabilidade do sistema que pode ser adotado pelos fazendeiros de Marajó, não só pelo seu pouco custo como pelo seu fácil manejo.

O Lago Arari conservou nível superior a um metro acima do nível da água no rio. Verificou-se a necessidade de consolidar, com cimento, o empedramento do leito do rio, no local da barragem. Ésse serviço não pôde ser feito, desde logo, pela antecipação das chuvas e rápido crescimento das águas, principalmente as do rio Anajás Mirim, o que será resolvido no próximo exercício.

PESCA NO ARARÍ

Inaugurada a 2 de agôsto, pelo Sr. Interventor Federal, coronel Magalhães Barata, acompanhado de grande comitiva, constituída das principais autoridades Federais, do Estado e dos Municípios interessados, foi S. Excia. recebido no Arari com grandes demonstrações de contentamento por parte do povo que preparou condigna recepção a S. Excia. Em discursos que proferiu no local, referiu-se em têrmos elogiosos e muito honrosos aos serviços que o Govêrno Federal vem executando naquela região e que trarão grandes benefícios à pesca e à pecuária, uma vez concluídos os melhoramentos projetados pelo Departamento de Portos. O Chefe da Comissão teve honroso convite de S. Excia. para fazer parte da comitiva e, durante a viagem, S. Excia. procurou inteirar-se, com muito interêsse, do andamento dos serviços.

A exposição das plantas e fotografias feita durante o trajeto. causou boa impressão aos visitantes que iam constatando a veracidade do que lhes era relatado e patenteado.

O total das barcas "geleiras", saídas do Município de Cachoeira, durante o ano, foi de 487. A exportação foi de 1.200.000 quilos de peixes, com um valor aproximado de CrS 900.000,00, exceção feita do Pirarucu, peixe de maior valor e cuja estatística não foi possível obter.

Relativamente a 1942, constata-se um decréscimo na produção de peixes e isto atribui-se às grandes águas, logo em dezembro.

MARÉGRAFOS, RÉGUAS ALTIMÉTRICAS E PLUVIÔMETRO

O Marégrafo de Cachoeira funcionou com regularidade todo o ano. O de Santana, na foz do rio, esteve paralisado de 7 de junho a 31 de julho e de 26 de setembro a 3 de outubro de 1943, para consêrto no relógio, fazendo-se observações na Régua.

As observações pluviométricas na fazenda Tuiuiu foram feitas com regularidade, tendo sido observada grandes alturas de chuva no mês de abril.

PÔRTO DE CAMETÁ

No pôrto de Cametá continuam a ser feitas, regularmente, as observações de marés e de direção e velocidade dos ventos.

Reparos gerais — Pelo pequeno estaleiro da Comissão foram executados diversos reparos nas embarcações de serviço e feito um batelão de piquiá, para cinco toneladas destinado à condução de lenha e materiais.

PONTE DE SANTARÉM

Para prosseguimento dos serviços na ponte-trapiche da cidade de Santarém foi distribuída a esta Comissão a importância de Cr$ 150.000,00 aplicada na compra de materiais.

Êste serviço está em vias de conclusão pela substituição das têlhas de zinco da cobertura do armazém, por telhas de barro, tipo Marselha.

PONTE DE ÓBIDOS

Para idêntico fim de reparação foi consignada a importância de Cr$ 180.000,00.

Os trabalhos estão bastante adiantados e serão mais intensificados logo que sejam recebidas as madeiras adquiridas para a sua conclusão.

Para execução dêsses estudos e obras foi distribuída, pelas subconsignações próprias do orçamento, a importância de Cr$ ...... 800.000,00 totalmente dispendida.

ESTADO DO MARANHÃO

TERCEIRO DISTRITO DE FISCALIZAÇÃO (DF-3)

Foram no Estado exercidas as atividades do Departamento pelo seu órgão a Fiscalização dos Portos do Maranhão, hoje denominado Terceiro Distrito de Fiscalização em virtude da sua reorganização levada a efeito pelo Decreto-lei n.° 6.166, de 31 de dezembro. Ocupou-se também o Distrito de vários serviços no pôrto de Luís Correia (Amarração) no Estado do Piaui.

Verbas — As verbas orçamentárias distribuídas tiveram o seguinte movimento:

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA Cr$	DISPENDIDA Cr$	SALDOS Cr$
Pessoal do Quadro	104.500,00	94.013,40	10.486,60
Pessoal Extranumerário	82.800,00	81.672,40	1.127,60
Material	163.280,00	163.245,60	34,40
Obras	580.000,00	579.960,50	39,50

PÔRTO DE S. LUIS

Nenhuma obra de melhoramento foi executada encontrando-se em estudo a execução em S. Luís de 300 metros de cais para 8 metros, com a mesma localização do antigo projeto Walker & Cia., cais laterais de fechamento do terrapleno a ser criado, para menores profundidades e dragagem de uma bacia de evolução. A execução dessa obra será iniciada no próximo exercício de 1944.

Obras realizadas por administração direta — Prosseguiram os serviços de limpeza e desobstrução do rio Mearim no trecho de La-

pela a Canas e no rio Opixuna-Açu, com 216 dias de efetivo trabalho. A draga "Gomes de Sousa" extraiu nesse tempo 492 troncos com 1.169 metros cúbicos de volume que impediam a navegação, além da grande quantidade de mururu retirado.

No rio Aurá, trabalhou-se de maio a dezembro em prosseguimento do serviço do exercício anterior para melhoria do transporte fluvial do Município de S. Bento: Com a draga "Morais Rego" foram dragados na Vala Conduru 10.047 m3 além da construção de barragens. Foram ainda realizados nesse rio estudos topo-hidrográficos para projetar o seu melhoramento definitivo.

Com o primeiro dêsses serviços foi dispendida a importância de Cr$ 214.625,90 e no segundo Cr$ 109.061,90, com pessoal e material.

Como proteção da área de terrenos fixados em Ponta d'Areia foram construídas cêrcas de arame no valor de Cr$ 11.400,00.

Dunas — No pôrto de Luís Correia prosseguiram os serviços de fixação de dunas, por tarefa, tendo sido plantada mais uma área de 312.500 metros quadrados, além da conservação da parte já plantada, com um dispêndio de Cr$ 150.000,00.

Ainda nesse pôrto foram plantados mais 208.000 metros quadrados e 4.000 metros de cêrca, com um dispêndio de Cr$ ..... 123.840,00 por conta da dotação especial do Plano Quinquenal.

Além dessas obras outras de reparação e conservação foram realizadas em depósitos e material flutuante pertencentes ao Distrito.

Bens Móveis e Imóveis — O valor dêsses bens atinge a cêrca de Cr$ 1.873.000,00.

APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Cais — Da Alfândega 20 m de 2 m de profundidade.

De Cabotagem 200 m de extensão de 3 m a 0 m de profundidade.

Canal de acesso — Profundidades máxima 8,60 m e mínima 3,10 m.

MARANHÃO — *RIO MEARIM* — *Retirada de uma grande árvore do leito do Mearim em Bom Lugar.*

MARANHÃO — *RIO MEARIM — Retirada do leito de uma grande árvore em São Sebastião.*

MARANHÃO — *Draga "Morais Rêgo" em serviço no Canal "Aurá".*

MARANHÃO — *Melhoramentos do Canal Aurá.*

Armazéns e trapiches — Seis armazéns e dois trapiches para cabotagem e três armazéns da Alfândega, além de mais dois outros para depósito de couro e a prensa de algodão ali existente.

Os armazéns de cabotagem tem uma área total de 4.000 m2 e os da Alfândega 1.640 m2 com as capacidades totais respectivas de 15.000 m3 e 5.510 m3.

Guindastes — Dois a vapor e dois manuais para cabotagem Um a vapor para a Alfândega.

Armazéns para inflamáveis — Sete com a capacidade de 88.000 caixas.

Rebocadores — Cinco respectivamente de 20 H.P. e 350 H.P.

Alvarengas — 23 com a capacidade de 2.075 toneladas brutas e uma tipo tanque, com 10 toneladas.

Movimento de navios — 39 embarcações de longo curso, com 73.907 toneladas de registro, freqüentaram o pôrto em 1943 e 3.706 de cabotagem com 275.370, atingindo a um total de 3.745 embarcações, com 349.277 toneladas.

Em 1942, êsses valores foram respectivamente de 21 navios de longo curso com 26.230 tons. e 504 de cabotagem com 358.812, num total de 525 embarcações com 385.042 toneladas.

Comparados os valores nesses dois anos, verifica-se ter havido um aumento de 47.677 tons., isto é, 181,8% na tonelagem de longo curso e uma diminuição de 83.442 tons. ou 23,3% na de cabotagem, daí resultando um decréscimo de 35.765 tons. ou 9,3% no movimento total.

Essa diminuição é, à primeira vista, estranhável se observarmos que o número de embarcações que freqüentaram o pôrto passou de 525 em 1942 a 3.745 em 1943 com um aumento de 3.220 unidades ou 613,3%.

Deve-se êsse fato entretanto à circunstância de ter sido incluída na cabotagem, uma quantidade enorme de pequenas embarcações a vela, o que não fôra feito no ano anterior.

Daí o aumento de embarcações, com diminuição de tonelagem.

Movimento de mercadorias — A importação de longo curso foi de 475 tons., a importação de cabotagem de 78.987, a exportação de longo curso de 14.484 e a exportação de cabotagem de 32.352, atingindo um total de 126.298 toneladas.

Em 1942 êsses movimentos foram respectivamente de 1.056, 75.597, 43.821, 25.439 e 145.913 toneladas.

Comparando-se os dois anos, encontramos diminuição nas tonelagens de longo curso, tanto de importação, como de exportação e acréscimo na de cabotagem, seja de importação seja de exportação.

Assim tem-se uma diminuição de 581 toneladas ou 55,0% na importação de longo curso; um aumento de 3.390 tons. ou 4,5% na importação de cabotagem; uma diminuição de 29.337 tons. ou 66,9% na exportação de longo curso e um aumento de 6.913 tons. ou 27,2% na exportação de cabotagem.

Sendo maiores as diminuições que os acréscimos, tem-se, no total, uma diferença para menos de 19.615 tons. ou 13,4%.

Receita — Resume-se a receita do pôrto, no impôsto adicional de 10%, o qual caiu de Cr$ 37.876,20 em 1942 a Cr$ 16.149,15 em 1943, com uma diminuição portanto de Cr$ 21.727,05, isto é, 57,4%.

PÔRTO DE TUTÓIA

Movimento de navios — Em 1943 freqüentaram o pôrto apenas 171 embarcações, com 37.090 tons. de registro, sendo 9 de longo curso, com 19.977 tons. e 162 de cabotagem com 17.113 tons. Êsses totais comparados com os de 1942, e que foram de um total de 256 embarcações com 103.323 tons., distribuídas em 22 embarcações de longo curso, com 32.202 toneladas e 234 de cabotagem com 71.121, verifica-se ter havido uma sensível queda em tôdas as parcelas, sendo de 12.225 toneladas ou 38,0% no movimento de longo curso, 54.008 toneladas ou 75,9% no de cabotagem e finalmente 66.233 toneladas ou 64,1% no total.

Movimento de mercadorias — A importação do estrangeiro foi de 91 toneladas, a importação de cabotagem de 6.924, a exportação de longo curso de 12.385 e a exportação de cabotagem de 3.213 toneladas, perfazendo um total de 22.613 toneladas.

Em 1942, êsses valores foram respectivamente de 143, 16.527, 15.509, 2.571 e 34.750 toneladas.

Consignados êsses diferentes valores nos ditos anos, verifica-se que, sòmente na exportação de cabotagem houve aumento, de 642 toneladas ou 25,0%, observando-se diminuição nas demais, a saber :

De 52 toneladas ou 36,4% na importação de longo curso, de 9.603 toneladas ou 58,1% na importação de cabotagem e 3.124 toneladas ou 20,1% na exportação de longo curso.

Como resultado verifica-se um decréscimo de 12.137 toneladas ou 34,9% no movimento total.

Receita — Resume-se a receita do pôrto, à arrecadação do impôsto adicional de 10%, o qual, de Cr$ 6.920,10 em 1942, passa a Cr$ 2.525,80 em 1943, com uma diminuição portanto de Cr$ 4.394,30, isto é, 63,5%.

ESTADO DO PIAUI

COMISSÃO DE ESTUDOS E MELHORAMENTOS DO RIO PARNAÍBA

As atividades do Departamento limitaram-se no Estado a estudos e obras de melhoramentos no rio Parnaíba, no canal de São José, e o acesso a êsse rio pelo pôrto de Tutóia, com as despesas atendidas pela verba de Cr$ 680.000,00 para êsse fim distribuída pelas subconsignações da verba orçamentária própria.

Limpeza do rio — Foi reiniciado êsse serviço no início da estiagem, partindo de Teresina, onde tinham paralisado em novembro de 1942, numa extensão de mais de 100 quilômetros, até a cidade de Pôrto Alegre, com a retirada de 150 troncos de várias dimensões e 290 balseiras.

Além dêsses trabalhos foram ainda realizados os de limpeza das margens do rio Estêvão e do Igarapé da Manga, numa extensão de mais de 12 quilômetros.

Canal de S. José — Organizado um novo projeto pela Divisão técnica dêste Departamento, foi êle iniciado, em substituição ao anterior, com uma extensão de 180 metros prevista, tendo sido necessário para êsse fim efetuar uma excavação de 12.000 m3.

Além dêsse trabalho executou ainda a Comissão melhoramentos no dique existente em uma das margens e que se encontrava em mau estado, cortando também e removendo 320 carnaúbas nas margens do canal e que ameaçavam cair para dentro do leito.

Foram ainda retirados 220 carnaúbas que se encontravam no fundo dêsse canal.

Estudos — Durante o exercício de 1943 foram executados os seguintes estudos:

a) *Igarapé dos Mosquitos* — Situado logo abaixo da Vila da Conceição apresenta um desenvolvimento total de dois quilômetros. Melhorado nessa extensão evitará um percurso de oito quilômetros que faz o rio Santa Rosa, no trecho do rio Tutóia.

b) Levantamento detalhado de todo o trecho do Igaraçu, na parte em frente à cidade de Parnaíba.

c) Levantamento da margem direita do rio Parnaíba em frente à cidade de Teresina.

Cais em Parnaíba — Pela comissão foi terminado o cais iniciado pela firma Narciso Machado & Cia., em frente à cidade, concluindo-o em uma extensão de 61 metros.

Cais em Teresina — Com resursos fornecidos pelas verbas do Plano Quinquenal foi êste Departamento dotado com a importância de Cr$ 500.000,00 para a construção de um cais em Teresina. Com projeto e orçamento aprovados, não pôde ainda ser essa obra iniciada, apesar das tentativas de executá-la por contrato ou tarefa, por não terem aparecido concorrentes nos pedidos de preço já realizados.

A citada importância encontra-se intata, depositada no Banco do Brasil, como restos a pagar, para ser utilizada, se possível, no corrente exercício por tarefa ou administração direta.

Fixação de dunas — Correu êsse serviço sob a direção da Fiscalização do Pôrto de S. Luís, hoje Terceiro Distrito de Fiscalização, constando a referência ao que foi feito, na parte relativa a êsse Distrito.

PÔRTO DE LUÍS CORREIA

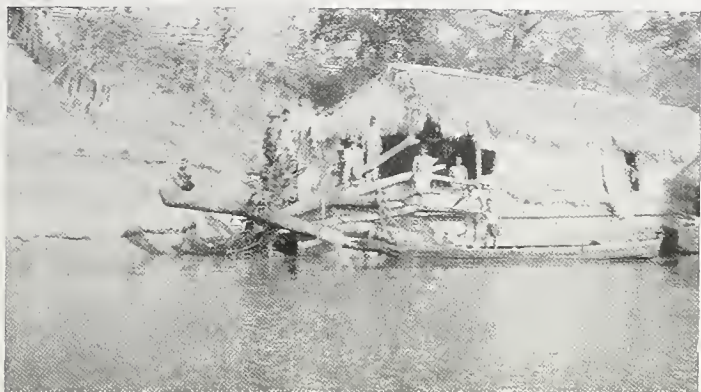
Movimento de navios — Desde 1938 que o pôrto de Luís Correia é freqüentado por embarcações de cabotagem.

Em 1943 essas foram em número de 75 com 1.812 toneladas de registro. Em 1942 haviam sido 73, com 2.579 toneladas, tendo havido portanto, um decréscimo de 767 toneladas ou 29,7%.

Movimento de mercadorias — Conforme acima ficou dito, só houve movimento de cabotagem, sendo de 159 toneladas o de importação e de 1.452 o de exportação, num total de 1.611 toneladas.

Em 1942, êsses valores foram respectivamente de 1.184, 1.718 e 2.902 toneladas, tendo se verificado ter havido uma diminuição de 1.025 toneladas ou 86,6% na importação e 266 toneladas ou 15,5% na exportação, daí resultando uma queda de 1.291 toneladas ou 44,5% no movimento total.

RIO PARNAÍBA — Trabalho de retirada de um grande tronco do leito.

RIO PARNAÍBA — Alvarenga transportando troncos retirados do leito do rio.

RIO PARNAÍBA — Serviço de limpesa e desobstrução.

RIO PARNAÍBA — Vista do pôrto de Parnaíba.

RIO PARNAÍBA — Trabalhos em andamento no Canal de São José.

Cais da cidade de Parnaíba.

RIO PARNAÍBA — A draga "Rio Parnaíba" auxiliando a retirada de troncos do leito do rio.

Fotografia aérea de um trecho do Canal de S. José, indicando trechos onde foram executadas obras.

ESTADO DO CEARÁ

QUARTO DISTRITO DE FISCALIZAÇÃO (DF-4)

As atividades do Departamento no Estado são exercidas pelo seu órgão a Fiscalização dos Portos do Ceará, hoje denominado Quarto Distrito de Fiscalização DF-4 em virtude da recente reforma aprovada pelo Decreto-lei n.º 6.166 de 31 de dezembro.

Verbas — As verbas orçamentárias distribuídas para os vários misteres do Distrito tiveram a seguinte aplicação:

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA Cr$	DESPENDIDA Cr$	SALDO Cr$
Pessoal do Quadro	247.200,00	207.300,00	39.900,00
Pessoal Extranumerário	167.448,00	153.914,20	13.533,80
Material	21.400,00	20.977,10	422,90
Obras	184.000,00	183.986,00	14,00

Pôrto de Fortaleza — As obras de melhoramentos e posterior exploração comercial dêsse pôrto acham-se confiadas ao Estado, em virtude da autorização constante do Decreto n.º 23.606 de 20 de dezembro de 1933 e contrato assinado em 15 de fevereiro de 1934 com registro do Tribunal de Contas em 7 de março do mesmo ano.

As obras de melhoramentos que estão sendo levadas a efeito pelo Estado foram confiadas à Companhia Nacional de Construções Civis e Hidráulicas em virtude do contrato com ela firmado em 2 de março de 1938.

A princípio localizadas as obras em frente à cidade foram depois transferidas para a enseada do Mocuripe pelo projeto e

orçamento de Cr$ 38.896.260,00 aprovados pelo Decreto n.º 544 de 1938. Êsse orçamento sofreu posteriormente um acréscimo de Cr$ 2.700.000,00, elevando-se assim a Cr$ 41.596.260,00 conforme o Decreto-lei n.º 4.309 de 21 de maio de 1942.

Os recursos para a execução dessas obras têm sido fornecidos exclusivamente pelo Govêrno Federal entregando ao Estado, de início, Cr$ 20.132.414,00 produto da arrecadação de taxa de 2% ouro desde o início de sua arrecadação e em seguida, anualmente, a dos 10% adicionais, que substituiu a dos 2% ouro, auxílio êsse que já atinge a Cr$ 26.393.724,90. Mesmo terminadas as obras continuará o Estado, por dispositivo contratual, a perceber o produto da arrecadação dessa taxa que poderá ser utilizada durante a vigência do contrato para instalações portuárias e despesas de conservação e custeio.

Tomada de contas — A primeira tomada de contas foi realizada, mas devolvida por êste Departamento ao Distrito, a fim de sofrer a revisão necessária como indicada pelo ofício n.º 4.307 de 1 de dezembro.

Aparelhamento e instalações portuárias — O serviço de carga descarga e armazenamento, enquanto não são concluídas as obras de melhoramento em Mocuripe, continuam a ser feitos em Fortaleza pelas antigas instalações e aparelhamento seguintes :

Ponte — Uma ponte metálica.

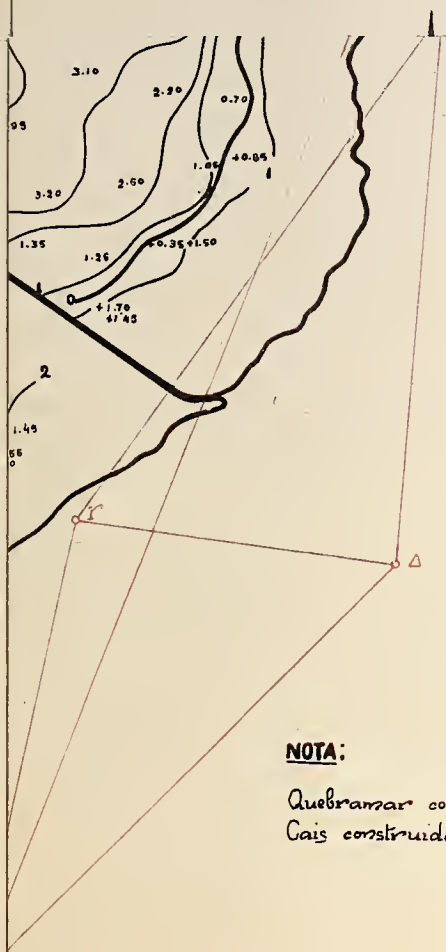
Armazéns — Em número de 31 com 13.104,70 m2 e capacidade total de 50.000,000 m3.

Guindastes — Em número de três, elétricos, para 2, 5, 6 e 10 toneladas, montados sôbre a ponte metálica de propriedade da Alfândega.

Armazéns de inflamáveis — Quatro pertencentes a Leite Barbosa & Filho com a capacidade de 558,000 m3, dois a Standard Oil Co. Ltd. com 2.098,750 m3 e um a Texas Company S. A., Ltd. com 1.443,250 m3.

Rebocadores — Em número de 10, de 10 H.P. a 60 H.P. representando um total de fôrça de 629 H.P.

NOTA:

Quebramar construido 1.160 metros
Cais construido 424 metros

D.N.P.R.C.
4º DISTRITO DE FISCALIZAÇÃO
PLANTA TOPOHIDROGRAFICA DA PONTA AO POVOADO DO MOCURIPE
MARÇO DE 1944
ESCALA - 1:5000
NOTA:
Quebramar construido 1.160 metros
Cais construido 424 metros

Saveiros e Alvarengas — Em número de 143 com 4.235 toneladas.

Instalações especiais — Pela Standard Oil of Brasil Co. Ltd., como representante do Govêrno dos E.U. da América do Norte, estão sendo constituídas grandes instalações especiais para descarga e armazenamento de combustíveis líquidos.

As instalações de acostagem foram localizadas na parte interna do molhe quebramar e encontram-se concluídas, sendo o transporte do combustível feito à granel por tubulação especial assente sôbre o molhe quebramar e a descarga feita por sucção e recalque.

Quanto aos tanques estão sendo construídos em terrenos prèviamente escolhidos, pertencentes a particulares.

Essas instalações construídas para as necessidades da guerra estão sendo realizadas sem nenhum ônus para o concessionário, com a incorporação desde logo ao pôrto das obras de acostagem.

Obras realizadas pelo concessionário — Durante o ano de 1943 foram cravados 48 tubulões para a construção do cais, com a despesa de	Cr$	886.709,70
No molhe quebramar foram construídos 215 metros com o emprêgo de 177.368,750 toneladas de pedra com o dispêndio de	Cr$	2.588.584,90
	Cr$	3.455.294,60
Com outras despesas de material e pessoal referentes a reparos de locomotivas, pranchas, ponte metálica, combustível, fixação de dunas e fiscalização estadual, dispendeu mais o concessionário	Cr$	935.469,40

Elevou-se assim a Cr$ 4.390.764,00 a despesa realizada com essas obras e serviços durante o exercício de 1943, a qual adicionada a dos exercícios anteriores eleva ao total de Cr$ ....

21.036.801,00 o dispendido por conta dos recursos fornecidos pelo Govêrno Federal.

Erosões no litoral — Desde vários anos, e muito antes do início das obras ora em execução, vêm-se observando erosões, com maior ou menor intensidade, em pontos diversos, ao longo da praia, entre a ponta de Mocuripe e a foz do rio Jacarecanga, notando-se entre elas a que provocou em 1931 o desmoronamento do armazém que servia à Inspetoria Federal de Obras Contra as Sêcas, nas proximidades da ponte da Alfândega, a de 1935 produzindo na praia do Meireles o desabamento da casa da Viúva do Dr. José Sombra e finalmente a de março de 1939 destruindo parte do atêrro do ramal férreo Fortaleza — Mocuripe, no povoado dêsse nome.

Em setembro de 1943 maior erosão notou-se na praia de Iracema tendo-se desde logo tomado a providência da sua proteção por um enrocamento protetor ao longo da praia, enquanto não são terminados os estudos em andamento para outras providências.

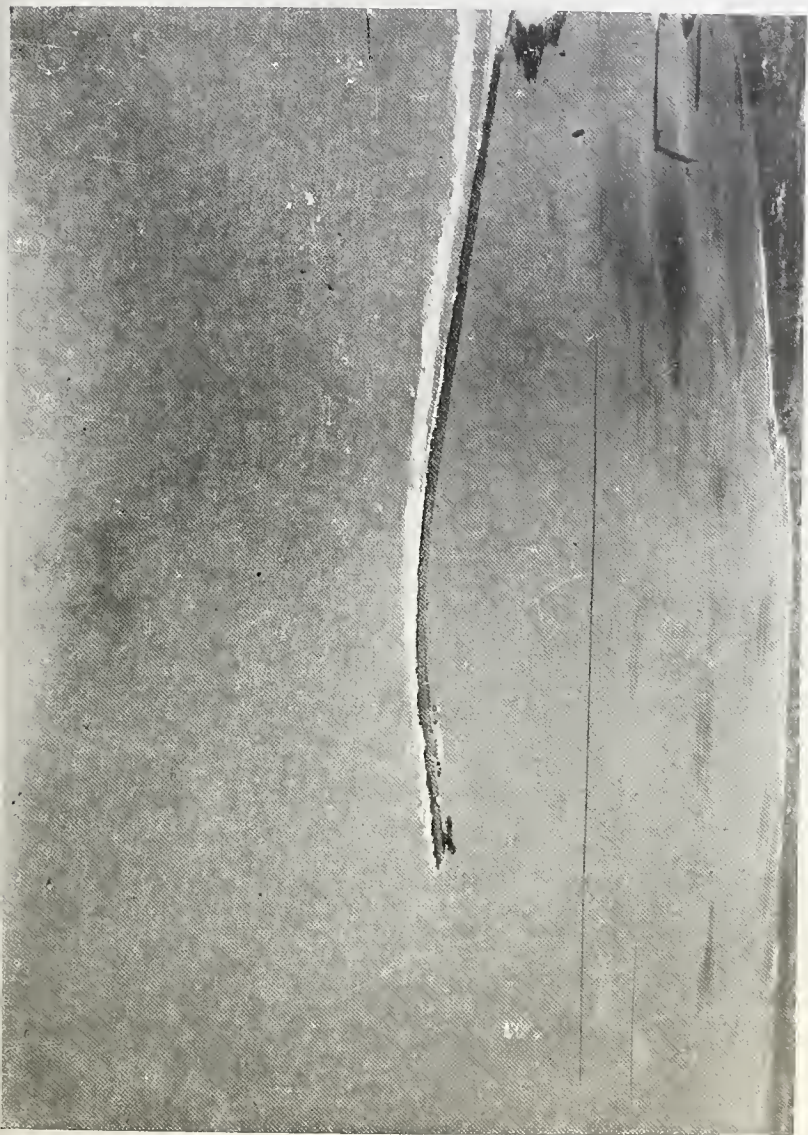
Dunas — Por administração e por tarefa prosseguiram êsses serviços não só no pôrto de Fortaleza como no de Camocim e Aracati.

Assim pelo Estado concessionário prosseguiu a fixação, como lhe compete pelo contrato de concessão, da ponta do Mocuripe para montante, até a barra do rio Cocó.

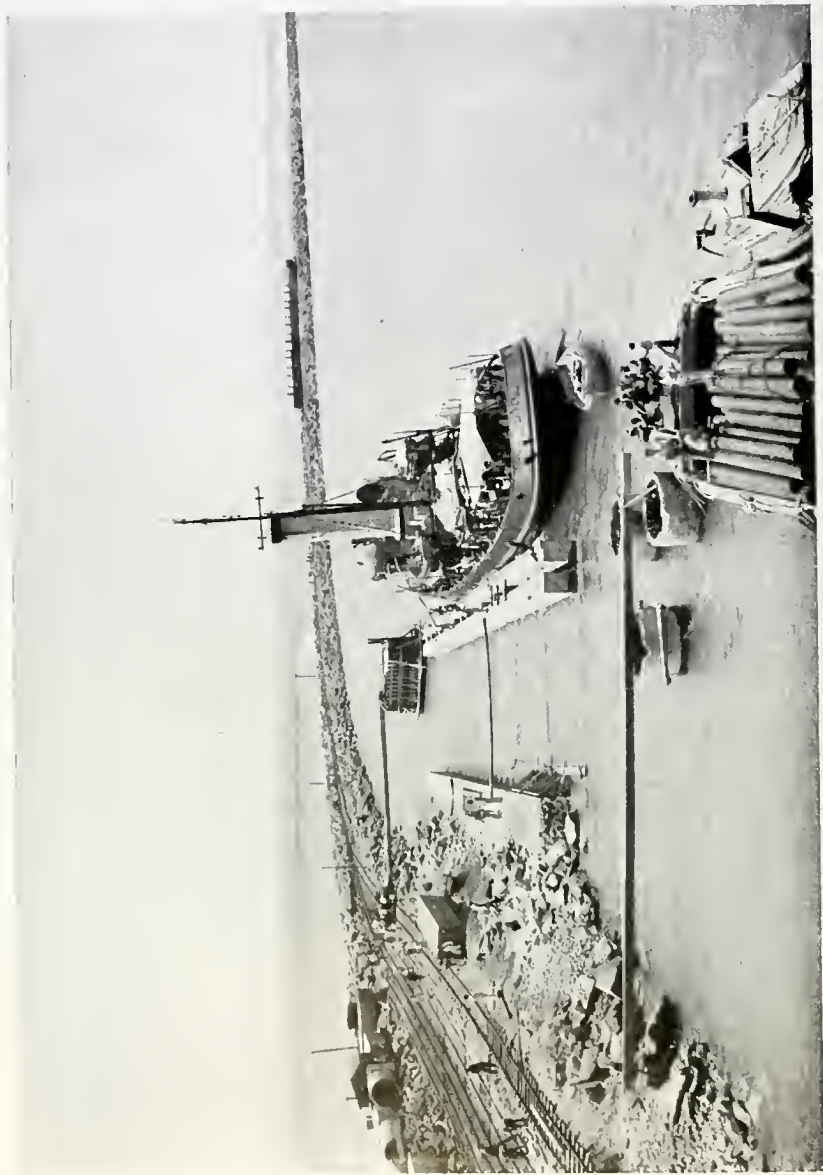
Pelo distrito diretamente ou por tarefa foram fixadas 57.600 m2 na barra do rio Ceará, 60.000 m2 no pôrto de Camocim e 312.500 m2 em Aracatí com um dispêndio total de Cr$ .... 183.986,00.

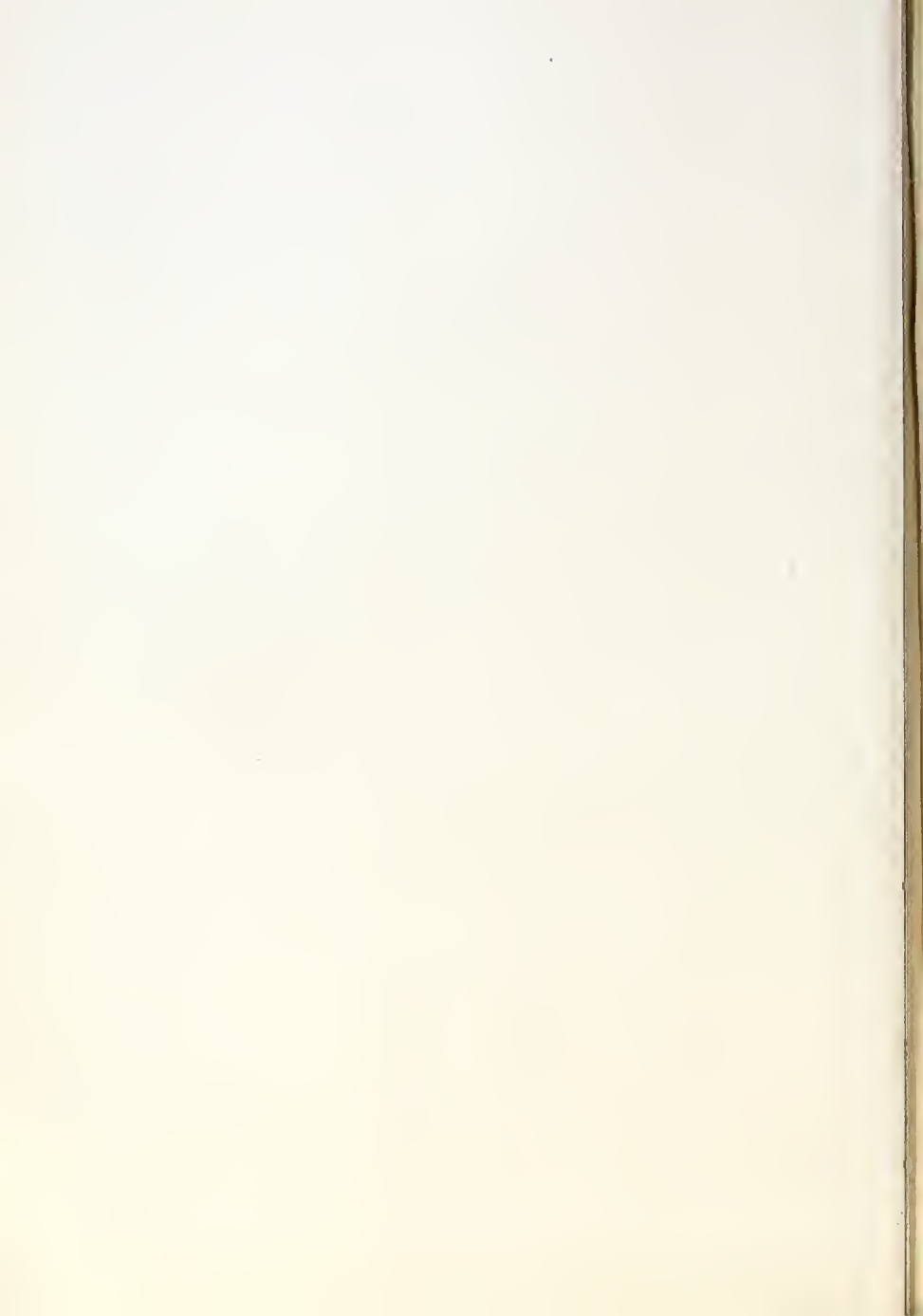
Bens Móveis e Imóveis — Os bens móveis e imóveis em poder do Distrito, atingem ao valor de Cr$ 218.714,30.

Almoxarifado — Pelo balanço procedido em 31 de dezembro existiam no almoxarifado materiais atingindo ao pequeno valor de Cr$ 5.068,90.

Marés — Foram feitas regularmente as observações de marés, com um novo marégrafo Fuess.

CEARÁ — *PÔRTO DE MOCURIPE* — *Vista aérea do Quebra-mar.*

CEARÁ — *PÔRTO DE MOCURIPE — O Titan de trabalhos na construção de Quebra-mar.*

CEARÁ — *PÔRTO DE MOCURIPE — Vista geral dos serviços de construção do pôrto de Fortaleza, em Mocuripe vendo-se o quebra-mar e o cáis acostável.*

CEARÁ — *PÔRTO DE MOCURIPE* — *Obras do pôrto de acostagem para descarga de combustível líquido na parte interna do Quebra-mar.*

CEARÁ — *PÔRTO DE MOCURIPE — Pôrto de acostagem concluido no interior do Quebra-mar para descarga de combustível líquido.*

Plantas hidrográficas — Foram levantadas várias plantas hidrográficas do pôrto em construção, sendo a última em dezembro, e que consta do presente relatório.

PÔRTO DE CAMOCIM

Movimento de navios — Em 1943, sòmente embarcações de cabotagem freqüentaram o pôrto, num total de 154, com 23.423 toneladas de registros.

Em 1942, o mesmo se verificava, sendo de 143 o número de embarcações, com 59.717 toneladas.

Comparadas essas duas tonelagens, verifica-se ter havido uma diminuição de 36.294 toneladas ou 60,8%.

Movimento de mercadorias — O movimento de mercadorias foi de 11.922 toneladas, sendo 7.437 de importação de cabotagem e 4.485 de exportação também de cabotagem.

Em 1942 o total fôra de 29.277 toneladas, sendo 19.937 toneladas de importação de cabotagem, e mais ainda 5.463 toneladas de exportação de longo curso.

Comparados os movimentos nos dois anos, verifica-se ter havidó uma diminuição de 17.355 toneladas ou 59,3% no movimento total, resultante de uma queda de 12.500 toneladas ou 62,7% na importação de cabotagem e ao desaparecimento de exportação de longo curso, muito embora a exportação de cabotagem tenha aumentado de 608 toneladas ou 15,7%.

PÔRTO DE FORTALEZA

Movimento de navios — Estiveram no pôrto em 1943, 34 embarcações de longo curso, com 105.924 toneladas de registro e 475 de cabotagem com 280.809, perfazendo um total de 509 com 386.733 toneladas.

Comparados êsses totais com os de 1942, que foram respectivamente de 44 embarcações de longo curso, com 78.590 toneladas, 512 de cabotagem, com 584.559, num total de 556 com 663.149 toneladas, verifica-se ter havido um aumento de 87.334 toneladas

ou 34,8% no movimento de longo curso e uma diminuição de 308.750 toneladas ou 52,8% no de cabotagem, daí resultando uma queda de 276.416 toneladas ou 41,7% no movimento total, visto ter sido em valor absoluto, maior a diminuição que o aumento.

Movimento de mercadorias — Em 1943 a importação de longo curso foi de 6.704 toneladas e a de cabotagem de 98.006, enquanto que a exportação de longo curso foi de 19.186 toneladas e a de cabotagem de 29.338, perfazendo um total de 153.234 toneladas.

Em 1942, êsses totais haviam sido respectivamente de 13.575, 76.163, 21.289, 22.250 e 133.277 toneladas.

A comparação dêsses valores, nos mostra ter havido uma diminuição de 6.871 ou 50,6% na importação do estrangeiro; um aumento de 21.843 toneladas ou 28,7% na importação de cabotagem; uma diminuição de 2.103 toneladas ou 9,9% na exportação de longo curso e um aumento de 7.088 toneladas ou 31,9% na exportação de cabotagem.

O resultado dessas oscilações (onde se observa que os movimentos do estrangeiro diminuiram — importação e exportação — enquanto que os de cabotagem aumentaram) foi um pequeno aumento de 19.957 toneladas ou 15,0% no movimento total.

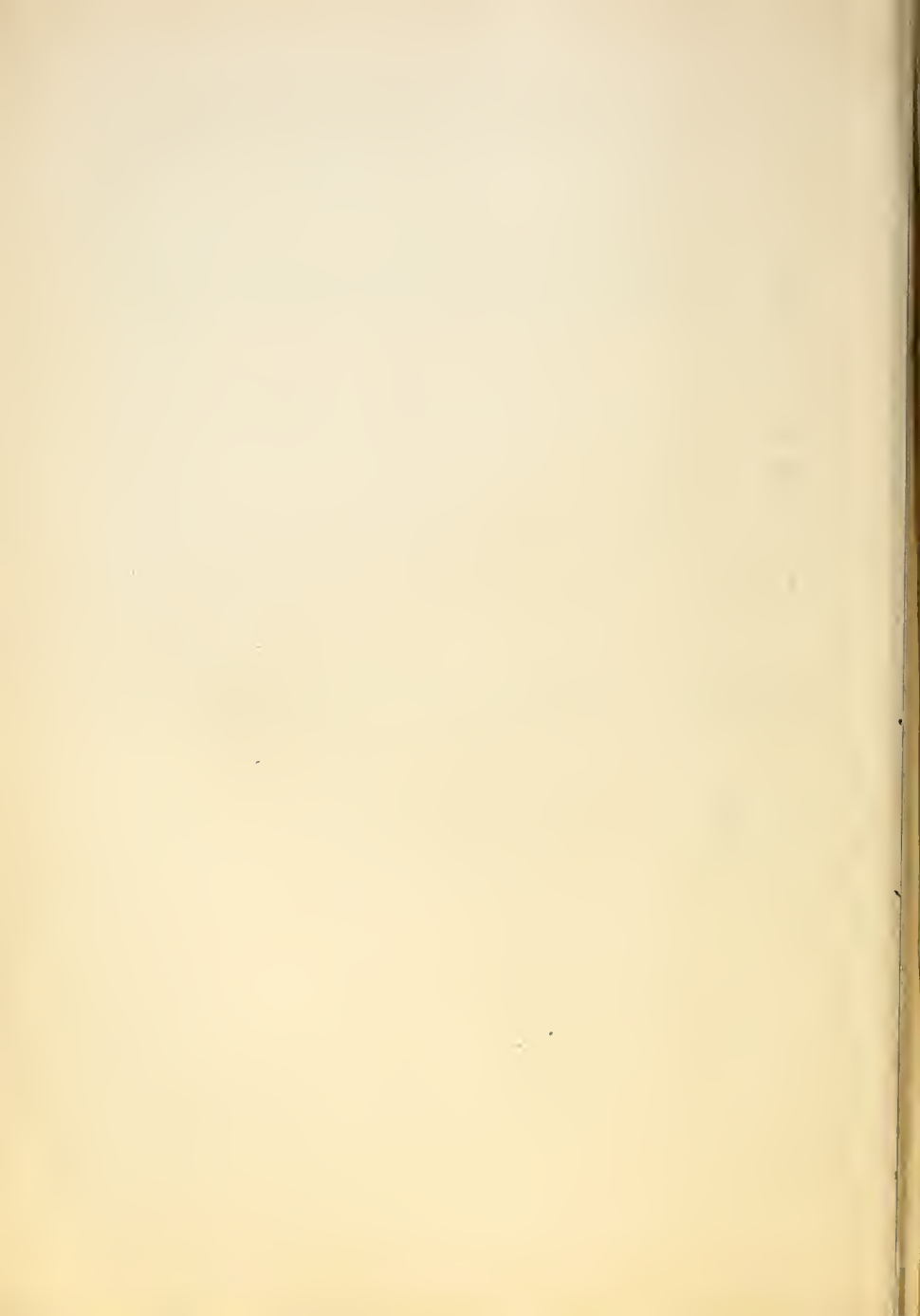
Receita — A receita do pôrto, resumiu-se ao recolhimento do impôsto adicional de 10%, o qual passou de Cr$ 204.862,70 em 1942 a Cr$ 159.033,60 em 1943, com uma diminuição portanto de Cr$ 45.829,10 ou sejam 22,4%.

PÔRTO DE ARACATI

Movimento de navios — Sòmente embarcações de cabotagem freqüentam o pôrto desde 1939.

Em 1943 o total foi de 90 com 28.521 toneladas, e, em 1942 foi de 77 com 52.136, tendo havido porém uma diminuição de 23.615 toneladas ou 45,3%.

Movimento de mercadorias — A importação de cabotagem foi de 4.144 toneladas e a exportação também de cabotagem, de 7.434 toneladas, atingindo a um total de 11.578 toneladas.

Em 1942, êsses valores foram respectivamente de 5.687, 12.006 e 17.773 toneladas, onde se observa uma diminuição de 1.543 toneladas ou 27,1% na importação de cabotagem e 4.572 toneladas ou 38,1% na exportação de cabotagem, dando como resultado um decréscimo de 6.195 toneladas ou 34,9% no movimento total.

ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE

QUINTO DISTRITO DE FISCALIZAÇÃO (DF-5)

As atribuições do Departamento, referentes a exploração comercial do pôrto de Natal, à execução de obras de melhoramentos dêsse pôrto e às de Macau, aos estudos e melhoramentos de vários rios do Estado e fixação de dunas, até então exercidas pela Fiscalização do pôrto de Natal passaram a sê-lo pelo novo órgão o Quinto Distrito de Fiscalização criado em virtude da reorganização do mesmo Departamento, aprovado pelo Decreto-lei n.º 6.166 de 31 de dezembro, com muito mais amplitude que o até então vigorante.

Verbas — As verbas distribuídas ao Distrito tiveram o seguinte movimento :

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA Cr$	DESPENDIDA Cr$	SALDO Cr$
Pessoal do Quadro	126.000,00	77.274,20	48.725,80
Pessoal da Administração do Pôrto de Natal	122.400,00	102.600,00	19.800,00
Pessoal Extranumerário	505.950,00	480.918,60	25.031,40
Pessoal Diarista	180.300,00	143.233,20	37.066,80
Sub-consig. 25-04-06			
Diárias	14.035,50	14.035,40	0,10
Diferença de vencimentos	33.600,00	25.830,00	7.770,00
Material	638.100,00	634.390,90	3.709,10
Obras	3.002.000,00	3.000.467,30	1.532,70
Idem Plano Qüinqüenal	436.000,00	435.840,00	160,00

PÔRTO DE NATAL

Continuou êsse pôrto a ser explorado comercialmente por administração direta do Govêrno, com as despesas atendidas por insuficientes verbas orçamentárias e recolhimento de tôda a renda arrecadada ao Tesouro Nacional, de acôrdo com o disposto no Decreto n.º 21.995 de 21 de outubro de 1932.

Há vários anos tenta êste Departamento instituir uma administração autônoma nesse pôrto, tendo sido a última proposta enviada à V. Excia. pelo ofício n.º G-68 de 27 de março e encaminhada por V. Excia. à Presidência da República pela Exposição de Motivos n.º 476 de 30 de abril.

Submetida ao DASP foi por essa entidade organizada uma nova minuta de acôrdo com o Chefe do Distrito que ainda, para melhor apreciação do assunto, fêz um estudo completo à respeito, composto de uma exposição geral e diversos anexos compreendendo :

Regimento da Administração, Regulamento do pessoal, Tabelas Numéricas do Pessoal, Despesas deduzidas da Fiscalização e Orçamento geral da Administração, Receita, Subvenção e Despesa.

Nesse trabalho foram reunidos todos os esclarecimentos e detalhes necessário à solução do assunto e a necessidade de uma subvenção anual, à não ser que se procure cobrir o "deficit" com o recurso do aumento de taxas.

Essa subvenção à princípio calculada em Cr$ 300.000,00 terá que ser muito elevada em virtude do aumento de vencimentos e do salário-família, estabelecido pelo Decreto de 10 de Novembro.

A receita total do pôrto atingiu a Cr$ 764.372,30 e a despesa a Cr$ 825.649,05, havendo assim um "deficit" de Cr$ .... 61.276,75.

Tarifa portuária — De acôrdo com estudo e proposta do Distrito e exame desta Administração Central, uma nova tarifa foi apresentada à V. Excia. e aprovada pela Portaria n.º 503 de 18 de maio, resolvendo-se também pela Portaria n.º 1.229 de 21 de outubro a remuneração, por unidade, da mão de obra dos serviços de capatazias, segundo o disposto no Decreto-lei n.º 3.844

de 20 de novembro de 1941, segundo tabelas aprovadas por essa última portaria.

Tabela Suplementar de Extranumerários-Mensalistas da Administração — Criada pelo Decreto n.º 13.561 de 1 de outubro, teve essa tabela por principal objetivo, regularizar a situação da maioria dos antigos funcionários em comissão da Administração do Pôrto, estabelecendo-lhes mensalidades que correspondem exatamente à soma dos vencimentos e diferença de vencimentos com que eram anteriormente remunerados.

Obras de prolongamento e de reconstrução do antigo trecho do cais — As obras de prolongamento do novo cais, em uma extensão de 200 metros e serviços complementares, ficam pràticamente concluídos, ficando apenas por terminar cêrca de 30 metros de calçamento e construção de mais dois armazéns internos.

Além das linhas férreas que foram assentadas em duas linhas apenas, procedeu ainda o Distrito a construção de linhas provisórias, que vieram permitir a completa utilização do novo cais, para as operações de navios, com o transporte das mercadorias em vagões do pôrto, de ou para os dois armazéns existentes.

Os trabalhos de reconstrução do antigo cais, prosseguiram também com normalidade. Ficaram inteiramente concluídos cêrca de 80 metros aguardando sòmente os trabalhos finais de preparo do lastro, assentamentos de linhas férreas e pavimentação.

Êsse primeiro trecho, foi desde logo entregue ao tráfego, permitindo o ataque com maior intensidade da reconstrução da parte restante, e regularizar as operações dos navios em carga e descarga.

Achando-se apenas contratados os trabalhos de reconstrução dos 100 metros do antigo cais e cravação dos tubulões nos 100 metros restantes, êste Departamento está providenciando para a execução completa dêsses outros 100 metros no próximo exercício. Do mesmo modo será providenciado a construção dos armazéns correspondentes aos 200 metros de cais novo, já concluído, em número de dois.

Obras da barra e canal de acesso — Essas importantes obras aprovadas pelo Decreto n.º 10.663 de 20 de outubro de 1942,

tiveram um prosseguimento efetivo durante o exercício, obras essas que tem por fim o aumento de profundidade de seis para oito metros no canal de acesso e maiores facilidade dos navios ao transporem a barra com a construção de um quebra-mar enraizado no Picão e corte de parte dessa pedra.

Além da execução da dragagem em cêrca de 100.000 m3 pela draga Bahia, de novembro de 1942 a novembro de 1943, prosseguiram os trabalhos das obras fixas, com enrocamento de pedra, de acôrdo com o projeto.

Não corresponderam os trabalhos realizados com o emprêgo dessa draga devido a várias circunstâncias, principalmente à falta do combustível óleo com que trabalha, tendo aguardado de uma feita 45 dias, inteiramente paralizada, a chegada dêsse combustível. Houve ainda necessidade de paralização para reparos e ajustagem e o de 25 dias devido ao abalroamento pelo navio Aratimbó. O volume total dragado no período considerado atingiu apenas a 101.600 m3, sendo 24.900 m3 no banco de Jaguaribe, 74.600 m3 no banco das Velhas e 2.100 m3 no canal da Base Naval.

O preço do metro cúbico dragado elevou-se a Cr$ 4,84 em vez de Cr$ 3,00 do orçamento, devido à grande despesa do transporte da draga do Rio a Natal e considerando para a volta idêntico valor.

Se não fôra essa circunstância o preço de dragagem pròpriamente dita se elevaria apenas à Cr$ 2,38 por metro cúbico.

Atendendo-se entretanto à circunstância de não ter sido considerada a parcela de amortização do aparelhamento, a utilização sem débito de vários materiais em estoque, e de ser tomado o volume teórico de 380.000 m3 considerado no orçamento oficial que talvez não seja atingido, justifica-se admitir para preço de metro cúbico dragado nesse serviço o valor de Cr$ 5,00.

Sôbre as obras fixas ficou bastante avançada a construção do Espigão n.º 1-A que se enraíza no antigo guia corrente do Limpa, desenvolvendo-se em direção ao "Banco das Velhas", e quase inteiramente concluída a base de pedra à cota + 5,00 metros para o guindaste de cinco toneladas, a ser instalado sôbre os arrecifes, próximo ao farol do Picão, para execução do respectivo quebra-mar do projeto.

Dada a dificuldade de aparelhamento torna-se impossível dar maior desenvolvimento a êsses serviços pois o referido guindaste de cinco toneladas transportado de Fortaleza teve que ser inteiramente reconstruído.

Não foi possível, por falta de pessoal técnico, fazer em 1943 o levantamento topo-hidrográfico do canal de acesso e ancoradouro, podendo-se entretanto, pelas informações do Prático-Mor da Barra, resumir nos seguintes os resultados já alcançados:

1.º — anteriormente aos serviços de dragagem, o Banco das Velhas, junto ao guia-corrente do Limpa estava bastante avançado para o canal, estreitando-o, com dificuldades para a própria movimentação dos navios que, não raro, arrastavam na ponta do Banco, enquanto que atualmente o canal está livre, permitindo a navegação em boas condições;

2.º — no local denominado Cuz-Cuz, que fica justamente à meia distância entre a Baixinha e o Picão, cêrca de 80 metros para o interior predominava anteriormente a profundidade de 17', em baixa-mar, com fundos de formação arenítica, que muito dificultavam a navegação, sobretudo nas marés de vasante, em que a embarcação era obrigada a procurar o meio do canal. Com a dragagem realizada, a profundidade foi elevada para 20', e com a grande vantagem de ser agora permitida a entrada, em baixa-mar, de navios até 19' em operação que era antes possível apenas para os de 18'.

3.º — o Banco de Jaguaribe, fronteiro aos cais, melhorou também de condições, muito embora continui a servir de embaraço à navegação a ponta que se dirige para a Gamboa do mesmo nome, mas isso pela grande rapidez com que a mesma ponta se refaz, em virtude da própria interferência, naquele local, entre as correntes da Gamboa e as do rio Potengi;

4.º — como resultado do início da construção do Espigão n.º 1-A enraizado, como acima indicado, no antigo guia-corrente da Limpa, já se assinala também o fechamento do pequeno canal que corria junto a êste último guia-corrente, com evidente benefício para as condições do canal principal;

5.º — nessas condições e levando em consideração apenas a questão das profundidades atualmente existentes, os petroleiros e outros navios maiores, até o calado de 22', já poderiam entrar no pôrto, de meia maré para cima. O que perturba porém as operações, é a fôrça da correnteza de enchente, sobretudo no Picão. tornando difícil o govêrno do navio e obrigando a espera das marés máximas;

6.º — em preamares normais, porém, podem entrar navios até 24' de calado e, nas grandes marés até 25'.

Reparação do material flutuante e *outros serviços* — Pela verba própria distribuída prosseguiram os trabalhos de reconstrução integral do rebocador "Lucas Bicalho", cuja conclusão se dará no próximo exercício. Êsse rebocador conservará do seu estado anterior, apenas as máquinas, o nome e a forma, sendo assim completa a reconstrução de seu casco.

Além dêsse serviço outros foram executados de reparações e conservação dos edifícios, instalações portuárias e material flutuante.

PÔRTO DE MACAU

Além dos serviços executados em exercícios anteriores, há a citar em 1943 os serviços de dragagem da "Gamboa dos Barcos".

Concluídas as duas barragens, dos rios "Arrombado e Arrombadinho", e o dique de ligação entre as mesmas, já referidos em relatórios anteriores, visam os atuais serviços de dragagem a retificação e o aprofundamento da citada "Gamboa dos Barcos", para a fácil ligação entre o rio Açu e a denominada "Barra da Ilha", que, por suas profundidades naturais, se constitui como o local provável, para o futuro ancoradouro interno do pôrto de Macau.

RIO CUNHAÚ

Ainda de acôrdo com o programa de obras aprovado pela Portaria n.º 2.343 de 18 de julho de 1941, continuaram em 1943 os trabalhos de melhoramento da barra dêsse rio. Os serviços executados consistiram no prosseguimento de fixação de dunas, conservação do canal de ligação do cais de embarque de pedras

D.N.P.R.C.
D.P.O
RIO CUNHAÚ
SERVIÇOS EXECUTADOS
ESCALA 1:4.000
F
C
RIO CUNHAÚ

D.N.P.R.C.
D.P.O
RIO CUNHAÚ
SERVIÇOS EXECUTADOS
ESCALA 1:4.000
OCEANO
BARRETA
BARRA SUL
BARRA NORTE
RIO CUNHAÚ

com o rio Cunhau, conservação e reparos em seis quilômetros da estrada que serve aos serviços de transporte de pedras para as obras, retirada e transporte de pedra para o cais, prosseguimento dos espigões ns. 1, 2, 3 e 9, reparos no aparelhamento de transporte e continuação da construção de um pequeno casco para embarcação à motor.

Fixação de dunas — Prosseguiram êsses serviços constantes de plantações e construção de cêrcas de arame da zona plantada, por tarefa ao preço de Cr$ 0,48 o metro quadrado de área fixada e Cr$ 6,00 o metro corrente de cêrca de arame.

Êsses serviços foram respectivamente executados: em Caiçaras 166.500 m2 de fixação, em Sibaúma 233.000 m2 de fixação e 1.400 metros lineares de cêrcas de arame e em Punaú 600.000 m2 de fixação e 4.600 metros lineares de cêrcas, sendo o primeiro atendido pela verba orçamentária e os dois últimos pelo suprimento recebido por êste Departamento pelo Plano Quinquenal de 1943.

Bens Móveis e Imóveis — Em poder do Distrito, excetuado o cais, armazéns e linhas férreas do pôrto, e compreendendo material flutuante, aparelhamento terrestre, móveis, instrumentos e edifícios se eleva a cêrca de Cr$ 3.987.000,00.

Quanto ao pôrto pròpriamente dito, também em poder do Distrito que o administra diretamente pode o seu valor, sem êrro, ser estimado até fins de 1943 em Cr$ 25.000.000,00.

Almoxarifado — Pelo último balanço realizado em 31 de dezembro existia no Almoxarifado do Distrito, materiais de consumo no valor de Cr$ 689.019,60.

Dados meteorológicos — Os dados meteorológicos fornecidos pelo Pôsto do Distrito, foram os seguintes :

A pressão atmosférica máxima e mínima observadas foram respectivamente de 764,16 e 756,29 mm nos dias 27 de julho e 5 de março, sendo as médias mensais nesses meses de 762,62 e 757,70 mm.

As temperaturas máximas e mínimas foram de 30° e 21° nos dias 6 de dezembro e 4 de julho do termômetro sêco e em termômetro úmido de 26° e 20° nos mesmos dias e horas.

A tensão máxima do vapor observado foi no dia 3 de março com 24,74 e a mínima em 1 de outubro com 16,16.

A máxima umidade relativa observada foi no dia 3 de junho com 92,00 e a mínima em 1 de dezembro com 70,00.

O total das chuvas colhidas em 138 dias atingiu a 1.266,10 mm em 83 dias; a máxima em 24 horas foi de 89 mm no mês de fevereiro e em junho, em 11 dias 294,40 mm; em outubro, mês mais sêco, colheu-se apenas 1/40 mm. As evaporações ao sol, máxima e mínima, foram respectivamente de 246,00 em outubro e 43,00 em junho; à sombra foram de 138,00 em novembro e de 21,00 em junho. Os ventos predominantes foram os de SE, SSE e S. Sôbre marés observou-se, como maior prea-mar a de 2,88 m e menor a de 1,64 m nos dias 28 de julho e 3 de outubro e como baixamar a de 0,00 m no dia 30 de maio e 1,10 m em 24 de março.

APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DO PÔRTO DE NATAL

Cais — 400 metros com a profundidade de 6,40 m em águas mínimas e uma faixa interna de serviço de 14,62 m de largura.

Armazéns — Dois com a área total de 3.552,50 m2 e capacidade de 7.100 toneladas.

Guindastes — Quatro à vapor, de uma a cinco toneladas.

Cábrea — Flutuante, de 30 toneladas.

Linhas férreas — 700 metros para 1 metro de bitola, sem contar a provisória recentemente instalada.

Material rodante — Uma Locomotiva e seis pranchas de 20 toneladas cada uma.

Tanques — Dois para óleo combustível, dois para óleo Diesel, com 3.179.400 litros cada um.

Oito para gasolina de aviação, num total de 13.966.650 litros.

PÔRTO DE NATAL

Movimento de navios — Em 1943 freqüentaram o pôrto 11 embarcações de longo curso com 34.574 toneladas de registro e 101 de cabotagem com 357.448 toneladas, perfazendo um total de 112 embarcações com 392.022 toneladas.

Em 1942 êsses totais haviam sido de 15 embarcações de longo curso com 39.894 toneladas e 327 de cabotagem com 774.098 toneladas, atingindo o total de 342 embarcações com 813.992 toneladas.

Comparados os movimentos dêsses dois anos, verifica-se ter havido uma pequena diminuição de 5.320 toneladas ou 13,3% no movimento do estrangeiro e outra mais acentuada de 416.650 toneladas ou 53,8% no de cabotagem, havendo como resultado uma queda de 421.970 toneladas ou 51,8% no movimento total.

Movimento de mercadorias — A importação de longo curso em 1943, foi apenas de 721 toneladas, enquanto que o de cabotagem alcançou 41.588 toneladas. A exportação de longo curso foi de 652 toneladas e a de cabotagem de 14.192 toneladas.

O movimento total chegou a 57.153 toneladas.

Em 1942, êsses valores haviam sido respectivamente de 8.331, 36.439, 2.503, 19.718 e 66.991 toneladas, onde se verifica ter havido diminuição em tôdas as parcelas, salvo na importação de cabotagem onde se verifica um pequeno aumento de 5.149 toneladas ou 14,1%.

Os decréscimos observados foram os seguintes: 7.610 toneladas ou 91,3% na importação de longo curso; 1.851 toneladas ou 74,0% na exportação de longo curso; 5.526 toneladas ou 28,0% na exportação de cabotagem e finalmente 9.838 toneladas ou 14,7% no movimento total.

Receita — A renda bruta das taxas portuárias que, em 1942, foi de Cr$ 603.284,00, passou, em 1943, a Cr$ 774.372,30, com um aumento portanto de Cr$ 171.588,30 ou sejam 28,4%.

O impôsto adicional de 10% também aumentou um pouco, passando de Cr$ 45.001,40, em 1942, e Cr$ 54.993,60, isto é, mais Cr$ 9.992,20 ou 22,2% de um ano para outro.

Conseqüentemente cresceu a receita total, indo de Cr$ .... 648.285,40 em 1942 a Cr$ 829.365,90 em 1943, aumentando pois de Cr$ 181.080,50 ou 27,9%.

ESTADO DA PARAÍBA

SEXTO DISTRITO DE FISCALIZAÇÃO (DF-6)

PÔRTO DE CABEDELO

A exploração comercial dêsse pôrto continua a ser executada pelo Estado, regulada pela concessão que lhe foi outorgada de acôrdo com a novação do contrato autorizada pelo Decreto-lei n.º 3.197 de 14 de abril de 1941 e Têrmo assinado em 31 de maio de 1941 e registrado pelo Tribunal de Contas em 15 de agôsto do mesmo ano.

A fiscalização dessa concessão não só da parte da exploração comercial como da execução de obras novas e de conservação esteve a cargo da dependência dêste Departamento a Fiscalização do pôrto da Paraíba hoje denominada Sexto Distrito de Fiscalização (DF-6) em virtude da reorganização aprovada pelo Decreto n.º 6.166, de 31 de dezembro de 1943.

Verbas — As verbas distribuidas ao Distrito, tiveram o seguinte movimento :

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA CR$	DESPESA CR$	SALDO CR$
Pessoal	277.800,00	247.402,70	30.397,30
Material	13.900,00	12.398,50	1.500,50
Taxa adicional de 10%	55.000,00	20.405,90	34.594,10

Tarifa — Continuou em vigor a tarifa aprovada pela Portaria n.º 894-A de 11 de novembro de 1935 com as modificações aprovadas pelas de ns. 375 e 523 de 10 de julho de 1940 e 13 de julho de 1942.

Serviços de Capatazias — Em cumprimento ao disposto no Decreto-lei n.º 3.844 de 20 de novembro de 1941 foi posta em vigor a remuneração da mão de obra dêsse serviço de acôrdo com a tabela proposta pela Administração do Pôrto, aprovada pela Portaria n.º 1.104 de 24 de setembro baixada por V. Excia.

Tomada de contas — Foi realizada a tomada de contas do pôrto de Cabedelo, referente ao exercício de 1942, com aprovação de V. Excia. pelo Aviso n.º 2.512, de 15 de outubro, e de acôrdo com o parecer dêste Departamento constante do seu ofício número 3.111, de 23 de agôsto, com o seguinte resultado :

Renda bruta	Cr$	925.786,36
Despesas de custeio e conservação	Cr$	952.129,06
Deficit	Cr$	26.342,70
Capital reconhecido no exercício. . .	Cr$	1.541.040,40
Capital total em 31-12-1942	Cr$	11.294.487,60
Saldo do fundo de Obras Novas. . .	Cr$	3.238.500,40

Estudos e observações meteorológicas — Foram realizados durante o ano os estudos de estatística, levantamento da planta hidrográfica do pôrto e observações de marés, correntes e meteorológicas.

Aparelhamento do Pôrto — Continuou o mesmo do exercício anterior constituído de :

Cais para oito metros de profundidade.	400 metros
Largura da faixa interna	18 metros

Armazéns :

2 internos com	3.950 m2
1 externo com	450,20 m2

Guindastes elétricos :

1 de 5 toneladas e
4 de 1½ toneladas

Pontes Rolantes :

4 elétricas de 1½ toneladas e
1 manual de 1 tonelada

Linhas férreas .... 2.320,85 m
Material Rodante: 16 vagões de 10 a 25 toneladas, com a capacidade total de .... 343 ton.

Imóveis pertencentes ao Distrito — Atinge o seu valor a Cr$ 324.500,00 constituído de um prédio, galpões de madeira e um terreno.

Móveis e utensílios pertencentes ao Distrito — Atinge o seu valor a Cr$ 331.636,60.

Almoxarifado do Distrito — Pelo balanço procedido em 31 de dezembro foi apurado o saldo de Cr$ 33.045,00.

Movimento de navios — Em 1943 freqüentaram o pôrto de Cabedelo 126 embarcações, com 99.616 toneladas de registro, sendo 7 de longo curso, com 18.848 toneladas e 119 de cabotagem, com 80.768 toneladas.

Êsses valores comparados com os do ano anterior de 1942, e que atingiram um total de 273 embarcações com 355.623 toneladas de registro, sendo 20 de longo curso com 58.341 toneladas e 253 de cabotagem com 297.282 toneladas, nos mostram que houve uma diminuição grande em tôdas as parcelas, sendo de 256.007 toneladas ou 71,9%, na tonelagem total, correspondendo a 39.493 toneladas ou 67,7% na tonelagem de longo curso e a 216.514 toneladas ou 72,8% na de cabotagem.

Movimento de mercadorias — O movimento total de mercadorias foi de 62.734 toneladas, sendo 6.228 de importação do estrangeiro, 26.453 de importação de cabotagem, 4.007 de exportação do estrangeiro e 26.046 de exportação de cabotagem.

Comparando-se êsses valores com os de 1942 e que foram de 94.561 toneladas no movimento total, e respectivamente de 7.922, 26.488, 7.580 e 52.571 toneladas nos demais movimentos, verifica-se ter havido um decréscimo em tôdas as parcelas, sendo de 31.827 toneladas ou 33,7% no movimento total, 1.694 toneladas ou 21,4% na importação de longo curso, 35 toneladas ou 0,1% na importação de cabotagem, 3.573 toneladas ou 47,1% na expor-

tação de longo curso e 26.525 toneladas ou 50,5% na exportação de cabotagem.

Receita — A renda bruta das taxas portuárias, que em 1942 foi de Cr$ 843.368,80, passou em 1943 a Cr$ 659.591,50, com uma diferença portanto para menos de Cr$ 183.777,30, isto é, 21,8%.

Com o impôsto adicional sucedeu o mesmo, caindo de Cr$ 48.099,60 em 1942, para Cr$ 20.405,90 em 1943, com uma diminuição pois de Cr$ 27.693,70 ou sejam 57,6%.

Êsses dois decréscimos acarretaram uma diferença de Cr$ 211.471,00 ou 23,7%, na receita total visto como passou a mesma de Cr$ 891.468,40 em 1942 a Cr$ 679.997,40 em 1943.

PÔRTO DE JOÃO PESSOA

E' muito reduzido o movimento no pôrto de João Pessoa, restringindo-se quase que exclusivamente à pequena cabotagem, sendo o movimento maior efetuado pelo pôrto de Cabedelo.

Movimento de navios — Em 1943 só houve movimento de cabotagem, tendo sido o pôrto freqüentado por 322 embarcações com 12.951 toneladas.

Em 1942 essa tonelagem fôra de 14.908, tendo havido portanto um decréscimo de 1.957 toneladas ou 13,1%.

Movimento de mercadorias — Em 1943 a importação de cabotagem foi de 8.483 toneladas, maior de 1.080 ou 14,6% que a de 1942 que fôra de 7.403 toneladas.

Com a exportação deu-se o inverso, passando de 13.154 toneladas em 1942 para 11.272 toneladas em 1943, com uma diminuição portanto de 1.882 toneladas ou 14,3%.

ESTADO DE PERNAMBUCO

SÉTIMO DISTRITO DE FISCALIZAÇÃO (DF-7)

São as atribuições do Departamento, no Estado, exercidas pelo órgão a Fiscalização do Pôrto de Recife que com mais propriedade passou a denominar-se Sétimo Distrito de Fiscalização, pela reorganização levada a efeito pelo Decreto-lei n.º 6.166 de 31 de dezembro de 1943.

Verbas — As várias verbas orçamentárias e de crédito especial distribuídas ao Distrito para exercer a sua ação fiscalizadora e execução de estudos e obras por administração direta, tiveram a seguinte aplicação:

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA Cr$	DESPENDIDA Cr$	SALDO Cr$
Pessoal do Quadro	323.626,70	275.492,20	48.134,50
Pessoal Extranumerário	776.700,00	655.076,80	121.623,20
Material	1.106.300,00	1.106.143,20	156,80
Obras	2.400.000,00	2.399.036,60	963,40
Crédito-Especial para pagamento ao Estado do impôsto de 10%	1.400.000,00	1.248.725,50	151.274,50

PÔRTO DE RECIFE

A exploração comercial dêsse pôrto e a execução de obras novas e de conservação e reparação continuaram a cargo do Estado em virtude da concessão autorizada pelo Decreto n.º 1.995 de 1 de outubro de 1937 e têrmo de revisão do contrato anterior, assinado em 4 de março de 1938 e registrado pelo Tribunal de Contas em 29 do mesmo mês.

Tomadas de contas — Foram realizadas as referentes aos exercícios de 1940 e 1941 e aprovadas respectivamente pelos Avisos n.ºs 1.447 de 9 de junho e 1.570 de 6 de novembro, com os seguintes resultados que se encontram a seguir. Foi ainda realizada a do exercício de 1942, já encaminhada pelo ofício n.º 1.570 de 6 de novembro, aguardando a aprovação de V. Excia.

Capital suprido pela União até 31-12-1939	Cr$	181.310.494,00
Obras Novas em 1940	Cr$	58.768,90
Até 31-12-1940	Cr$	181.369.262,90
Suprido pelo Estado até 31-12-39	Cr$	26.274.873,10
Capital total reconhecido até 31 de dezembro de 1940	Cr$	207.644.136,00
Renda bruta	Cr$	14.290.992,80
Despesas de custeio e conservação	Cr$	11.008.812,40
Renda líquida	Cr$	3.282.180,40
Despesas com o empréstimo contraído pelo Estado com a Caixa Econômica	Cr$	3.222.855,40
Saldo da renda líquida	Cr$	59.325,00
Percentagem da renda líquida sôbre o capital		1,58%
Fundo de Obras Novas em 31 de dezembro de 1939	Cr$	19.385.337,60
Saldo da renda líquida em 31 de dezembro de 1940	Cr$	59.325,00
Soma	Cr$	19.444.662,60
Obras realizadas em 1940	Cr$	58.768,00
Fundos de obras novas em 31 de dezembro de 1940	Cr$	19.385.893,70

A referente ao exercício de 1941 foi aprovada com os seguintes resultados :

Capital do pôrto suprido pela União	Cr$	181.441.449,10
Capital do pôrto suprido pelo Estado	Cr$	26.274.873,10
Capital total reconhecido até 31 de dezembro de 1941	Cr$	207.716.322,20
Renda bruta	Cr$	15.705.559.60
Despesas de custeio e conservação	Cr$	12.060.121,90
Renda líquida	Cr$	3.645.437,70
Obras Novas em 1941	Cr$	72.186,20
Despesas com o empréstimo contraído pelo Estado com a Caixa Econômica	Cr$	3.222.403,90
Saldo da renda líquida	Cr$	423.033,80
Percentagem da renda líquida sôbre o capital		1,755%
Fundo de obras novas em 31 de dezembro de 1941	Cr$	19.736.741,30

Tarifas portuárias — Vigoraram as aprovadas pela Portaria n.º 338 de 1942 com as alterações propostas nas tabelas J e K pela Portaria de 27 de março de 1943.

Foram ainda aprovadas pela Portaria n.º 1.227 de 20 de outubro as novas tabelas A e C das tarifas em vigor e a de taxas para remuneração da mão de obra do serviço de capatazias.

Por V. Excia. foi também o Estado concessionário autorizado a aplicar ao pôrto de Recife as disposições do Decreto-lei n.º 5.369 de 1 de abril de 1943, que altera enquanto durar o estado de beligerância a cobrança da taxa de armazenagem interna nos portos do país e dá outras providências.

Situação atual do pôrto — Dado o estado de guerra em que se encontra o Brasil, tornou-se o pôrto de Recife pela sua situação geográfica, uma base militar das nações aliadas principalmente para a marinha de guerra e exército norte americanos.

Persistiu assim a situação já descrita no relatório do exercício anterior de dificuldades para o tráfego mercante dêsse pôrto, com a preferência justa de acostagem para os navios de guerra e cessão de vários armazéns internos ao Govêrno Americano para necessidades militares.

Várias providências têm sido ensaiadas para melhorar essa situação principalmente na que diz respeito à permanência dos navios de guerra atracados aos cais depois de abastecidos, construção de armazéns de emergência, depósito de inflamáveis e explosivos no enraizamento do Molhe de Olinda, conclusão do cais de 10 metros e dragagem da bacia do pôrto restabelecendo as profundidades necessárias.

Dessas obras são da responsabilidade e custeio do Estado concessionário as de conclusão do cais de 10 metros e dragagem da bacia e canal de acesso do pôrto, que já foi convidado a executá-las, sendo que para a dragagem foi cedida por empréstimo a draga "Bahia" dêste Departamento, para êsse fim apropriada, dada a situação de congestionamento do pôrto, atualmente em reparos.

Quanto as demais obras, consideradas de emergência, foram tôdas projetadas e orçadas, por êste Departamento, com o pedido do crédito necessário do valor de Cr$ 6.100.000,00 no qual, ainda não concedido, se encontra o necessário para a conclusão da grande Carreira do Pina.

Ampliação do pôrto — Continua a ser estudada a ampliação do pôrto para atender ao seu desenvolvimento após guerra e também as causas do assoriamento da sua bacia e canal de acesso e meios de evitá-los o que, com verba própria, já consignada para o exercício de 1944, será levada a efeito com os necessários estudos topo-hidrográficos.

Ataque das alvenarias dos cais pelas águas do mar — Foram constatados fortes ataques pela água do mar dos blocos de alvenaria de concreto que constituem os antigos cais, em uma regular extensão, exigindo uma providência urgente a fim de evitar o seu desmoronamento e como conseqüência o de edifícios do pôrto.

O estudo do assunto já está sendo feito pela Divisão de Planos e Obras com os elementos requeridos e já enviados pelo Distrito, a fim de projetar e levar a efeito essa obra urgente de reparação.

APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Cais — Possue o pôrto 4.730 metros de cais com as seguintes características e extensões :

Para 10 metros de profundidade....	950	metros
Para 8 metros de profundidade.....	1.764	"
Para 4,50 metros de profundidade..	191	"
Para 2,50 metros de profundidade..	571	"
Para 1,30 metros de profundidade..	1.254	"
Largura da faixa interna do serviço..	11,70	"
Espaçamento entre os cabeços de amarração	30,00	"

Armazéns — Possue o pôrto 15 armazéns internos e 2 externos, de dimensões variáveis, e com uma área total de 39.065,13 m2.

No de n.º XIV está instalado um frigorífico com a capacidade de 500 toneladas.

Capacidade total dêsses 17 armazéns, cêrca de 80.000 toneladas.

Guindastes elétricos — Dispõe o pôrto de 46 guindastes para as seguintes capacidades :

1 de 20 toneladas de pórtico inteiro
1 de 8 toneladas de pórtico inteiro
37 de 1,5 toneladas sendo 1 de pórtico inteiro
7 de 5,0 toneladas de meio pórtico.

Pontes rolantes elétricas — No interior dos armazéns encontram-se instaladas 50 pontes rolantes de 1,5 toneladas.

Guindastes a vapor — 7 guindastes de 2½, 4, 8 e 12 toneladas.

Cábrea — 1 de 60 toneladas.

Linhas férreas — de 1,00 m de bitola.

Das pedreiras de Comportas	38.246,00 m
Da parte do pôrto em exploração....	11.656,00 m
Dos estaleiros de blocos	4.885,00 m

Locomotivas	6
Vagões	
Fechados de 25 toneladas	7
Pranchas de 20 toneladas	23
Pranchas de 10 toneladas	7
Pranchas de menor capacidade	14
Carro frigorífico	1
Carro de bagagem	1

Instalações mecânicas

1 Carregador mecânico para carvão
1 Carregador mecânico para trigo, a serviço dos Grandes Moinhos do Brasil S. A. "Moinho Recife"
1 Esteira para carregamento de sacos de açúcar

Rebocadores

1 de 1.250 H.P. "4 de Outubro"
1 de 500 H.P. "Cabedelo"
1 de 350 H.P. "Fortaleza"
1 de 80 H.P. "Moraes Rego"

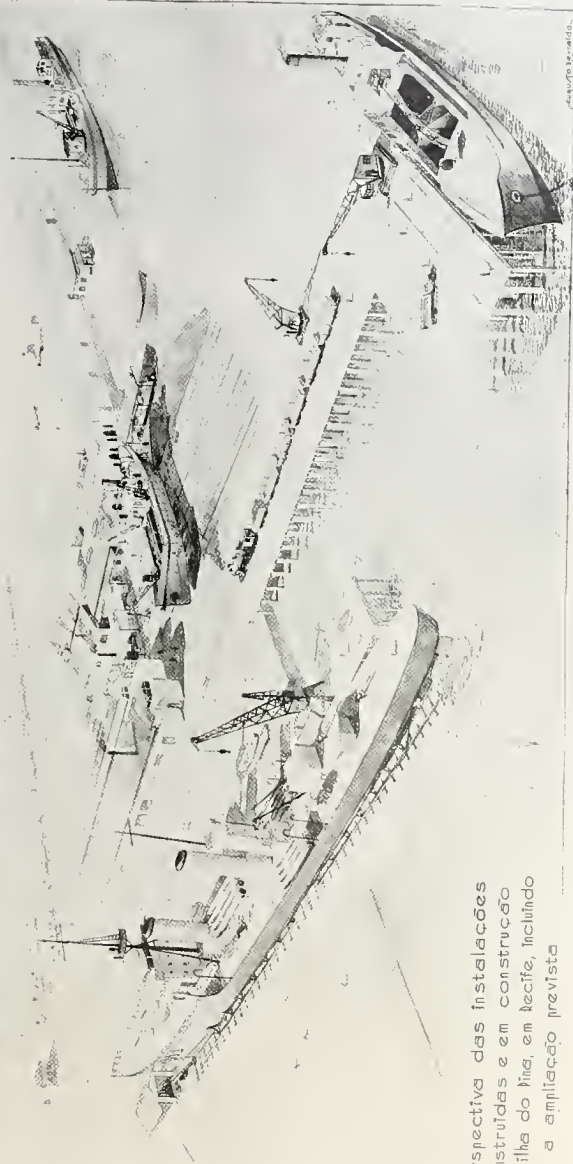
Hidrantes — Para abastecimento dágua aos navios — 64 com a capacidade de 50.000 m3.

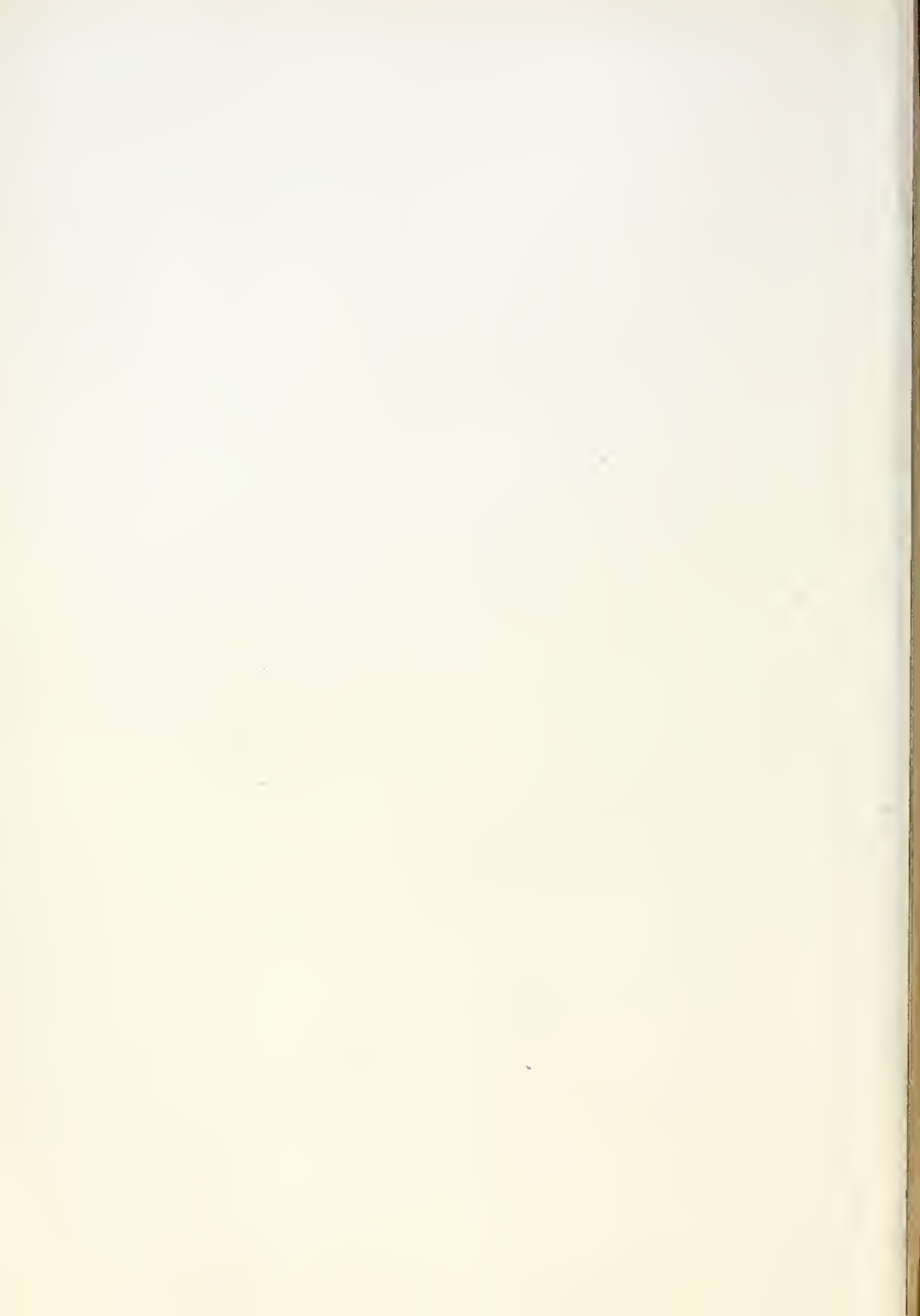
Barcos — Um para água, de 35 toneladas e 1 para óleo, de 38 toneladas.

Bombas para descarga de óleo combustível — Uma bomba com a capacidade de 200 m3 por hora, pertencente a Anglo Mexican Petroleum

Duas respectivamente com as capacidades de 150 e 50 toneladas por hora da The Caloric Co. Possue o pôrto grandes instalações para armazenamento de combustíveis líquidos de cêrca de 30.000.000 de litros para gasolina, de 9.000.000 para óleo Diesel, de 5.500.000 para querosene e de 40.865.000 para fuel oil.

Carreiras — Possue uma para 800 toneladas recentemente reconstruída e remodelada e uma em construção para o mínimo de

D.N.P.N.
FISCALIZAÇÃO DO PORTO DO RECIFE
Perspectiva das instalações construídas e em construção na ilha do Pina, em Recife, incluindo a ampliação prevista

PERNAMBUCO — *Aspecto geral do Canal de Goiana.*

PERNAMBUCO — *Ancoradouro de Goiana.*

1.500 toneladas podendo receber embarcações de 2.000 toneladas.

Assuntos diversos — Pela The Texas Company (South America) foi requerido o arrendamento de uma área de terreno situado no Istmo de Olinda para ampliação de suas instalações, assunto que estudado por êste Departamento foi encaminhado a V. Excia., pelo ofício n.º 4.326 de 2 de dezembro com parecer favorável mas com a restrição de ser êsse arrendamento feito a título precário. Aprovado por êste Departamento foi essa Companhia autorizada a construir um tanque para gasolina no Istmo de Olinda, autorização essa homologada por V. Excia. conforme ofício n.º 2.116 de 21 de agôsto dêsse Ministério.

Ao Exército Norte Americano, para seu serviço de engenharia, com homologação de V. Excia. foi cedido o batelão Albetam.

Pela firma Viana Leal & Cia. foi doado à União um terreno cujo têrmo foi por autorização de V. Excia. assinado pelo Chefe do Distrito.

OBRAS NOVAS E INSTALAÇÕES REALIZADAS PELO DISTRITO

Pelo Distrito de Fiscalização e com as verbas orçamentárias distribuídas foram levadas a efeito as seguintes obras e instalações :

Oficinas do Pina — Prosseguiram, satisfatòriamente as obras de reconstrução dessas oficinas dantes instaladas em barracões em ruina, apesar das dificuldades vencidas para obtenção dos materiais necessários e do seu custo muito elevado.

Os velhos galpões onde funcionavam as oficinas mecânicas do Distrito foram inteiramente reconstruídas apresentando hoje bom aspecto e o conforto necessário ao operariado.

Essas obras podem ser consideradas concluídas pois para isso falta apenas a terminação de uma pequena extensão do muro de contôrno e outros pequenos serviços de menor importância. As máquinas operatrizes foram instaladas em locais mais apropriados faltando apenas as de carpintaria.

Depósitos para materiais — Além das edificações que o Distrito vinha realizando foi construído mais um depósito de materiais na ilha do Pina onde se encontram as oficinas e carreiras, com duas dependências, uma para o Fiscal Geral das oficinas e outra para o Apontador.

Carreiras — Além da conclusão da antiga carreira inteiramente reconstruída e remodelada, com a capacidade para embarcações de 800 toneladas, outra para embarcações de 1.500 a 2.000 toneladas teve grande incremento e estará terminado dentro do exercício de 1944 vindo prestar relevantes serviços às nossas marinha de guerra e mercante.

Os carros de madeira da primeira dessas carreiras, foram substituídos por outros de tipo diverso, construídos com vigas de aço, nas quais foram assentes mancais de ferro e substituídas as rodas por carretéis assentes nos trilhos da carreira e com a mesma forma do boleto dêsses trilhos.

São os carros empregados dois a dois, existindo um dispositivo que estabelece a ligação dos quatro carros, para o caso de uma embarcação de maior cumprimento.

Quanto à nova carreira para embarcações de 1.500 a 2.000 toneladas também localizada na ilha do Pina, é o seu tipo diferente da de 800 toneladas, não só quanto ao sistema de construção como, também, quanto ao modo de nela subirem as embarcações.

A sua construção foi iniciada em junho, com o contrato de execução com a firma Cezar de Melo Cunha & Cia., por concorrência, dos muros de alvenaria de pedra do perímetro, estacas de fundação e placa de concreto da Ante-Carreira e placa de concreto armado da Carreira, pela importância de Cr$ 1.285.000,00.

Paralelamente à execução dêsses serviços vêm sendo feitos diretamente pelo Distrito, a dragagem do local para a construção da carreira, a aquisição de aparelhagem da madeira a ser embutida no concreto da rampa e a do berço, bem como as instalações mecânicas necessárias ao funcionamento da mesma carreira.

Ficou concluído no fim do exercício, o muro perimetral em alvenaria de pedra com argamassa de cimento e areia, num volume de 770 m3 e cravadas 221 estacas de fundação, executadas pelas Estacas Franki por acôrdo com a firma contratante.

O atêrro da carreira, onde necessário, tem sido feito com areia produto da dragagem.

Grandes dificuldades foram encontradas na dragagem executada pela draga "Manoel Borba" transportada dos serviços do canal de Goiana, não só pela considerável quantidade de ferro existente e retirado do fundo do rio, como pela necessidade de ser dada à parte final da carreira a cota de — 5,40 m difícil de obter com a draga utilizada que para êsse fim tinha que trabalhar nas marés mínimas de sizígias.

Até o fim do exercício já tinham sido dragados 10.000 m3.

Para a conclusão dessa carreira é indispensável que seja aprovada a ampliação do projeto em execução e aprovado o seu novo orçamento, concedido o crédito suplementar já solicitado à V. Excia., já agora apenas de Cr$ 1.207.629,00, visto consignar o "Plano de Obras e Equipamentos" a importância de Cr$ ..... 800.000,00 para êsse fim, no seu orçamento aprovado em 29 de dezembro.

Canal de Goiana — Prosseguiram êsses serviços com o mesmo andamento dos anos anteriores e apenas com a sua dragagem de regularização retardada, devido a necessidade de utilizar, a partir de junho, a draga que aí trabalhava nas obras da construção da nova carreira do Pina, como acima exposto. Mesmo assim conseguiu-se dragar até junho 6.500 m3, ficando todo o canal com as suas cotas de — 1,50 m restabelecidas.

No revestimento das margens dêsse canal, vem sendo empregado o tipo aprovado por êste Departamento, em estacas de madeira, faxina e pedra com resultados satisfatórios.

Foram revestidos durante o exercício 1.722 metros de margens, sendo 871 na margem esquerda e 851 na direita.

Para o escoamento das águas marginais foram construídos 243 metros de valetas, revestidos com pedra e faxinas de madeira e quatro boeiros em tubos de concreto armado de 0,90 m de diâmetro.

Para regularização das margens foi movimentado um cubo de terra de 7.250 m3.

Pôsto médico — Foi reconstruído o Pôsto Médico e a pedido dos operários foi-lhe dado o nome de "Professor Costa Carvalho" em homenagem a êsse ilustre médico patrício que, gratuitamente, presta os seus serviços profissionais ao operariado que trabalha nas obras em andamento nas oficinas e carreira.

Reconstrução do Almoxarifado — O antigo galpão que serviu de depósito foi também reconstruído e nêle devidamente acondicionado todo o material em estoque.

INCÊNDIO E RECONSTRUÇÃO DO ARMAZÉM N.º II

Pela manhã do dia 2 de maio irrompeu um grande incêndio no vapor tanque "Levingston Roe" Norte-Americano que se encontrava atracado no cais fronteiro ao Armazém n.º II, tendo o fogo se comunicado imediatamente com êsse armazém danificando-o fortemente.

Devidamente vistoriado pelo pessoal técnico do Distrito foram constatados os danos e as partes que exigiam reparos ou completa reconstrução, serviços êsses imediatamente realizados pela Missão Americana, com o emprêgo pela primeira vez em Recife, do processo do "Cement Gun" isto é, conseguindo a reconstituição da estrutura do concreto estragado, com o emprêgo de uma argamassa de cimento e areia lançada sob pressão, sôbre a parte a reconstituir.

O concerto foi assim rápido e perfeito, restando a reparação do trecho correspondente grandemente avariado o que compete ao Concessionário executar, já tendo sido para isso intimado.

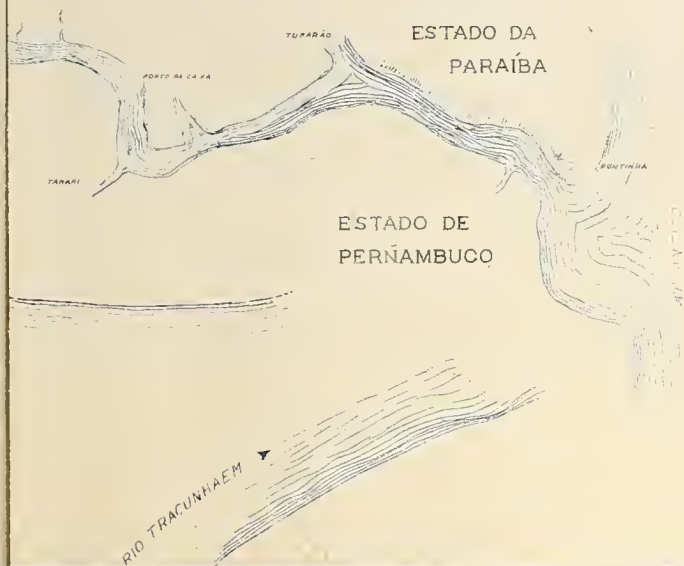
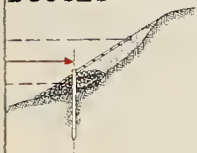
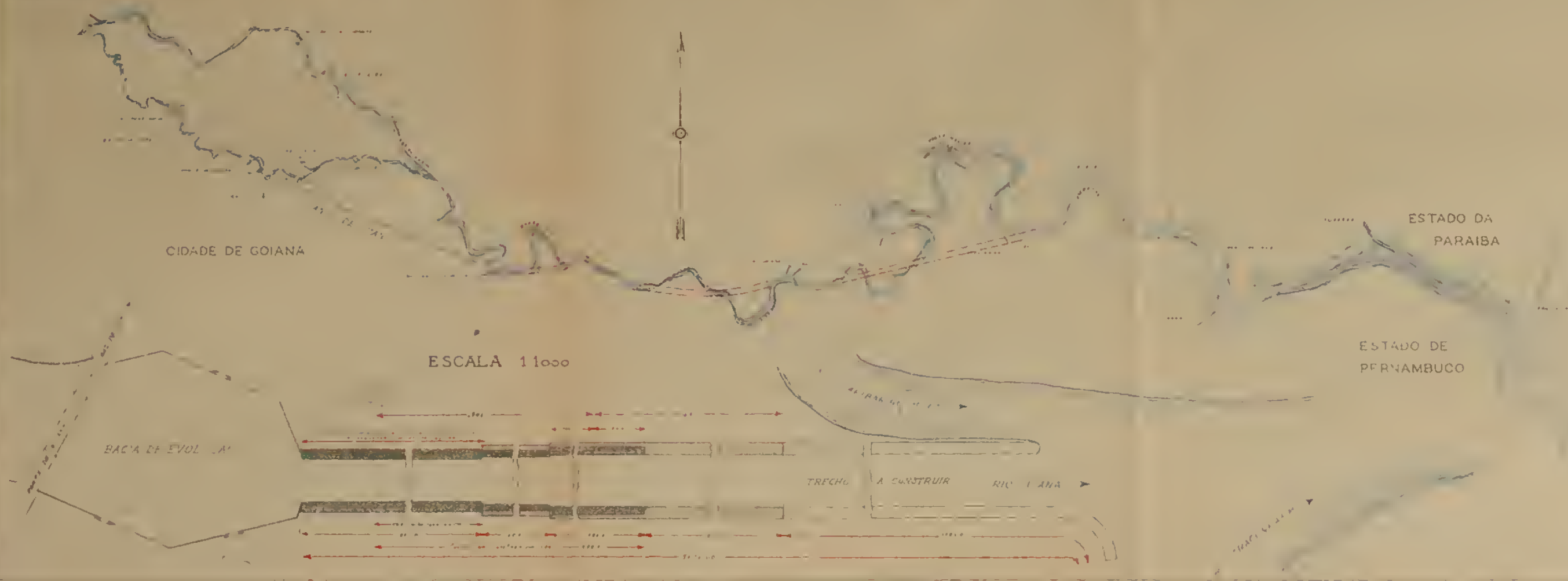
Observações meteorológicas — Apesar da deficiência que apresentam alguns aparelhos do Observatório do Distrito foram feitas com regularidade observações relativas à temperatura, tensão do vapor, humidade relativa, freqüência e velocidade dos ventos reinantes e observações de marés, de acôrdo com os boletins e diagramas enviados a êste Departamento e encaminhados à Divisão competente.

ᴐO TRECHO
STACAS E
RA E RE-
LOJÕES

D.N.P.R.C.

D.P.O

PLANTA DO CANAL DE GOIANA

ESCALA 1:40.000

MURO DE ARRIMO DA BACIA DE EVOLUÇÃO
Esc 1 100
SECÇÃO DO CANAL NO TRECHO CONSTRUIDO COM ESTACAS PRANCHAS DE CONCRETO ARMADO
Esc. 1 200
SECÇÃO DO CANAL DO TRECHO CONSTRUIDO COM ESTACAS E FACHINAS DE MADEIRA E REVESTIMENTO Á LOJÕES
Esc 1 200
D.N.P.R.C.
PLANTA DO CANAL DE GOIANA
ESCALA 1:40 000
CIDADE DE GOIANA
ESTADO DA PARAIBA
ESTADO DE PERNAMBUCO
ESCALA 1 1000
TRECHO A CONSTRUIR

O resumo dessas observações remetidas, em detalhe, também à várias repartições do Estado, foram as seguintes :

Temperatura máxima 31°, mínima 20°4 e média 26°7.

Pressão atmosférica: máxima 765,87 mm, mínima 756,56 mm e média 760,70 mm.

Tensão do vapor : máxima 22,27 mm, mínima 15,85 mm.

Marés observadas: máxima 2,83 m, mínima 0,10 m.

Ventos reinantes S. E. com 1.824 horas. Velocidades: máxima 51 km no rumo E e mínima de 1 km em vários rumos.

Almoxarifado — O almoxarifado do Distrito, ao ser encerrado o exercício, acusava um saldo de vários materiais em depósito, no valor de Cr$ 646.615,50.

Bens Móveis e Imóveis — Os bens móveis e imóveis em poder do Distrito, constituídos de aparelhamentos vários, terrestres e flutuantes, máquinas operatrizes, veículos, instrumentos, edifício da sede, oficinas, almoxarifado, etc., acusam o valor atual de Cr$ 5.300.585,00.

Movimento de navios — Em 1943, 201 embarcações de longo curso com 707.445 toneladas de registro e 929 de cabotagem com 782.814, perfazendo um total de 1.130 embarcações com 1.490.259 toneladas.

Em 1942, tinha o pôrto sido freqüentado por 295 embarcações de longo curso, com 845.627 toneladas e 1.139 de cabotagem com 1.293.713 toneladas num total de 1.434 embarcações com 2.139.340 toneladas.

Comparadas as tonelagens nos dois anos, verifica-se ter havido uma diminuição de 138.182 toneladas ou 16,3% no movimento de longo curso e outra bastante maior no movimento de cabotagem onde a queda foi de 510.899 toneladas ou 39,5%.

Essas baixas repercutiram no movimento total proporcionando uma diminuição de 649.081 toneladas ou 30,3%.

Movimento de mercadorias — A importação de longo curso foi de 422.667 toneladas e a de cabotagem de 281.695 toneladas.

A exportação de longo curso atingiu a 62.476 toneladas e a de cabotagem a 329.762 toneladas.

Resultou daí um total de 1.096.600 toneladas.

Em 1942 a importação de longo curso fôra de 442.601 toneladas, a importação de cabotagem de 298.481, a exportação de longo curso de 57.855, a exportação de cabotagem de 303.677 e o movimento total de 1.102.615 toneladas.

Se compararmos os movimentos nesses dois anos, verifica-se que, enquanto a importação (de longo curso e de cabotagem) baixou, a exportação cresceu.

De fato a diminuição na tonelagem de importação de longo curso foi de 19.935 toneladas ou 4,5% e na de cabotagem de 16.786 toneladas ou 5,6%, enquanto que na exportação de longo curso houve um aumento de 4.621 toneladas, ou 8% e na de cabotagem de 26.085 toneladas ou 8,6%.

O movimento total, em face das oscilações em sentido oposto verificadas na importação e exportação se manteve mais ou menos o mesmo nos dois anos, caindo apenas de 6.015 toneladas ou seja de 0,5%.

Receita — A renda bruta das taxas portuárias foi, em 1943 de Cr$ 18.293.288,20, o impôsto adicional de 10% de Cr$ .... 1.248.725,50 e a receita total de Cr$ 19.542.013,70.

Em 1942 essas receitas haviam sido respectivamente de Cr$ 13.743.653,70, Cr$ 1.336.788,60 e Cr$ 15.680.442,30.

Da comparação observa-se que a renda bruta das taxas aumentou de Cr$ 4.549.634,50 ou 33,1% enquanto que o impôsto adicional de 10%, baixou de 88.063,10 ou 6,6%.

Como conseqüência a receita total cresceu de Cr$ .... 4.461,571,40, isto é, 29,6%, visto como, em valor absoluto, foi muito pequena a diminuição verificada no impôsto adicional de 10%, em comparação com o aumento observado na renda bruta das taxas portuárias.

ESTADO DE ALAGOAS

OITAVO DISTRITO DE FISCALIZAÇÃO (DF-8)

As atribuições do Departamento no Estado estiveram a cargo do Sétimo Distrito de Fiscalização (Fiscalização do pôrto de Recife) criando-se agora pelo Decreto-lei n.º 6.166 de 31 de dezembro um distrito com a denominação de Oitavo Distrito de Fiscalização.

PÔRTO DE MACEIÓ

Pôrto de Maceió — Continuou êsse pôrto sob o regime de concessão outorgada ao Estado conforme autorização do Decreto n.º 23.459 de 16 de novembro de 1933 e contrato assinado em 30 dêsse mês e registrado pelo Tribunal de Contas em 28 de fevereiro de 1934.

Por concorrência pública, foram as obras de melhoramento entregues à Companhia Geral de Obras e Construções S. A. (Geobra) que as concluiu em 30 de janeiro de 1941, iniciando o Estado a exploração comercial dêsse pôrto em 29 de janeiro de 1942.

Tôdas as despesas com a execução das obras foram atendidas pelo Govêrno Federal em virtude da entrega de tôda a arrecadação da taxa de 2% ouro desde o seu início e a de 10% adicionais sôbre os direitos de importação que a substituiu, durante a vigência do contrato de concessão.

Dêsse auxílio estava o Estado no desembôlso da parte correspondente a arrecadação do segundo semestre de 1937 e dos anos de 1938 a 1940 inclusive, num total de Cr$ 732.366,40, cujo pagamento, a seu requerimento, já foi providenciado por êsse Ministério junto ao da Fazenda.

Tomada de contas — Foi realizada uma única tomada de contas relativa aos exercícios de 1934 a 1940, apurando-se apenas as despesas com as obras e desapropriações, visto nesse período considerado não se encontrar o pôrto ainda em exploração comercial: Essas despesas constituirão a conta inicial do capital do pôrto e as importâncias correspondentes à antiga taxa de 2% ouro e a de 10% adicional sôbre os direitos de importação, recebidas pelo Estado como contribuição do Govêrno Federal, na forma do contrato.

Os resultados apurados por êste Departamento e aprovados por V. Excia. pelo Aviso n.º 1.206 de 12 de maio foram as seguintes :

Obras	Cr$	19.657.771,60
Desapropriações	Cr$	40.000,00
Capital total reconhecido	Cr$	19.697.771,60
Contribuição do Govêrno Federal até 31-12-1940	Cr$	19.010.256,60

As tomadas de contas de 1941 e 1942 estão já em realização.

Tarifas — Continuaram em vigor as tarifas provisórias aprovadas pela Portaria n.º 686 de 15 de agôsto de 1941 e pela de n.º 307 de 25 de janeiro de 1942, com as modificações feitas pela Portaria 309 de 26 de março incluindo na tabela M — Serviços accessórios e criando novas taxas da Tabela E — Armazenagem Externa.

Ainda pela Portaria n.º 1.110 de 24 de setembro foram substituídas as tabela A — "Utilização" e C — "Capatazias" e aprovada a de taxas para remuneração de mão de obra nos serviços de capatazias.

Para atender ao aumento de salário foi ainda a concessionária autorizada pela Portaria 736/1942 a cobrar 2% sôbre as taxas portuárias.

APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

São as seguintes as instalações e aparelhamento dêsse pôrto ainda deficientes pela falta de guindastes e material rodante para transporte das mercadorias a desembarcar e embarcar.

Cais — 440 metros para oito metros de profundidade.

Largura da faixa interna de serviço, 17,50 m.

Armazéns — Dois com uma área total de 5.890,40 m2 e capacidade de 11.264 toneladas.

Guindastes — Um a vapor, de cinco toneladas.

Linhas férreas — 3.280 metros de bitola de 1 m.

Material rodante — Uma Locomotiva de 100 H.P.

15 vagões abertos de 20 toneladas
8 vagões abertos de 15 toneladas
7 vagões abertos de 12 toneladas
2 vagões fechados de 25 toneladas.

Almoxarifado do Distrito — Pelo último balanço existiam em depósito materiais de consumo do valor de Cr$ 1.900,00.

Bens Móveis e Imóveis — Atinge o seu valor a importância de Cr$ 72.000,00.

Planta hidrográfica — Foi executado o levantamento hidrográfico da bacia do pôrto, em novembro. Comparado êsse levantamento com o de 1942, conclue-se não ter havido modificação sensível, notando-se apenas nas proximidades do cais de saneamento considerável acúmulo de areia junto ao seu paramento vertical.

Movimento de embarcações — Apenas 4 embarcações de longo curso freqüentaram o pôrto em 1943 com 12.972 toneladas de registro.

De cabotagem foram 295, com 170.080 toneladas, perfazendo assim um total de 299 embarcações, com 183.052 toneladas.

Em 1942 o número de embarcações de longo curso havia sido de 5, com 9.757 toneladas e o de cabotagem de 455 com 672.839, num total de 460 embarcações com 682.596 toneladas.

Comparados os valores das tonelagens nesses dois anos verifica-se um aumento de 3.215 toneladas ou 32,9% no movimento do estrangeiro e uma diminuição de 502.759 toneladas ou 74,7% no de cabotagem, havendo no movimento total uma diminuição de 499.544 toneladas ou sejam 73,2%.

Movimento de mercadorias — A importação de longo curso, foi apenas de 120 toneladas, enquanto que a de cabotagem foi de 42.695.

A exportação para o estrangeiro foi de 1.204 toneladas e a de cabotagem de 82.022 toneladas.

O total foi de 126.041 toneladas.

Se compararmos êsses valores com os correspondentes em 1942, e que foram respectivamente de 413, 35.273, 19.192, 65.466 e 120.344 toneladas, verificamos que, enquanto o movimento de longo curso baixou, o de cabotagem aumentou proporcionando um ligeiro acréscimo no movimento total.

Assim a importação do estrangeiro diminuiu de 293 toneladas ou 70,9% e a de cabotagem aumentou de 7.422 toneladas ou 21%.

Anàlogamente desceu a exportação de longo curso de 17.988 toneladas ou 93,7% e subiu a de cabotagem de 16.556 toneladas ou 25,3%.

No movimento final o acréscimo verificado foi de 5.697 toneladas ou sejam 4,7%.

A renda bruta das taxas portuárias aumentou de 1942 para 1943, passando de Cr$ 1.097.023,30 no primeiro dêsses dois anos para Cr$ 2.479.939,90 no segundo, com uma diferença para mais de Cr$ 1.382.916,60, isto é, 126%.

Com o impôsto adicional as coisas se passaram inversamente. Assim de Cr$ 23.687,50 em 1942, caiu para Cr$ 9.188,70 em 1943, com uma diminuição, portanto, de Cr$ 14.498,80 ou 61,2%.

Como a contribuição do impôsto adicional é mínima relativamente à da renda bruta das taxas portuárias a receita total apresentou aumento apreciável, passando de Cr$ 1.120.710,80 em

1942 a Cr$ 2.489.128,60 em 1943, com um aumento de Cr$ ... 1.368.417,80, isto é, 122,1%.

BAIXO SÃO FRANCISCO

Em 1942 foi organizada a Comissão de Estudos e Obras do Baixo São Francisco, cujas atribuições naquele ano consistiam em estudos da barra e do trecho entre a foz e a cidade de Penedo.

Nos anos subseqüentes, de acôrdo com as conclusões do primeiro período, seriam os estudos prolongados a outros trechos e iniciadas as obras viáveis que fôssem julgadas mais urgentes, o que até agora não foi feito em vista das dificuldades criadas pela guerra e da deficiência de pessoal técnico.

As plantas e os gráficos referentes àqueles estudos só foram ultimados em 1943. A planta topo-hidrográfica foi desenhada em 5 fôlhas na escala de 1:10.000, da qual a planta junto é uma redução.

Os trabalhos realizados constam do levantamento topo-hidrográfico de 43 km do rio São Francisco e de 20 km de costa até a isobata de 7m, cobrindo uma área total de 106.000.000 m2. Para êsses levantamentos foram executados:

a) uma rêde de triangulação constituída de 11 vértices;

b) 15 poligonais com uma extensão total de 85.400 m, constituídas de 200 vértices;

c) 3.280 m de poligonais para levantamentos cadastrais;

d) levantamento por interseção de 21.000 m de praia, com 240 pontos;

e) 66.000 m de nivelamento geométrico e outro tanto de contra nivelamento;

f) instalação de 10 réguas para observações de maré nas quais foram feitas 10.340 leituras espaçadas de 15 minutos;

g) 11 perfís instantâneos em 8 pontos de observações;

h) 20.800 sondagens, com uma densidade de 3,8 por hectare no estuário e de 0,3 por hectare na costa;

i) 11 estudos de corrente com flutuador.

No relatório apresentado, o Engenheiro Chefe da Comissão opina pelo seguinte programa inicial de trabalhos:

a) execução dos estudos do vale do Marituba e da ligação do rio S. Francisco, por meio de canal, ao rio Japaratuba e ao rio Coruripe;

b) após tais estudos, execução das obras que foram julgadas viáveis e convenientes;

c) dragagem de um canal através da barra à cota — 6,00 m, após terminada a guerra, visto não existir no momento aparelhamento para executar essa dragagem;

d) estudos, em colaboração com a IFOCS, do trecho Penedo a Piranhas;

e) derrocamento de pedras perigosas à navegação a montante de Pão de Açúcar;

f) construção de pequenas obras de acostagem em Penedo, Neópolis e Propriá.

Dêste programa destaca-se, porque poderá contribuir poderosamente para a justificação das obras de acesso e portuárias uma vez que ampliará a capacidade de produção da zona, o beneficiamento do vale do Marituba e de outros vales, para a pequena navegação, conhecida que é a fertilidade espantosa de suas terras principalmente para a cultura do arroz.

D.N.P.R.C.
D.P.O.
PLANTA DE SITUAÇÃO DOS CANAIS
SANTA MARIA E POMONGA.
RIOS SIRIRÍ, POXIM E JAPARATUBA.
ESCALA 1:400 000
CANAL DE POMONGA
CANAL DE Sta MARIA
AQUIDABAN
JABOATÃO
NEOPOLIS
MURIBECA
S. FRANCISCO
Pacatuba
N.S DAS DORES
CAPELA
SIRIRÍ
JAPARATUBA
CARMO
PASTÔRA
ROZARIO
RIACHUELO
MAROIM
LARANGEIRAS
S. AMARO
SOCORRO
ARACAJU
SÃO CRISTOVAM
Rio São Francisco
Rio Poxim
Rio Pomonga
Rio Pilanga
Rio Grande
R. Salgado
Rio Japaratuba
Rio Japaratubasinho
Rio Maniçoba
Malhada
Marimbondo
Curralinho
Alagamar
Peticano
Barra do Rio S. Francisco
Barra do Rio Japaratuba

ESTADO DE SERGIPE

DÉCIMO PRIMEIRO DISTRITO DE FISCALIZAÇÃO (DF-11)

Os serviços dêste Departamento referentes a estudos, fiscalização ou execução direta de obras, então a cargo da Fiscalização do pôrto de Sergipe, passaram a sê-lo pelo novo órgão que o substituiu, o Décimo Primeiro Distrito de Fiscalização, criado pela recente reforma aprovada pelo Decreto-lei n.º 6.166, de 31 de dezembro.

Verbas — As verbas orçamentárias distribuídas tiveram o seguinte movimento:

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA Cr$	DESPENDIDA Cr$	SALDO Cr$
Pessoal do Quadro	88.400,00	62.000,00	26.400,00
Pessoal Extranumerário	37.200,00	36.640,00	760,00
Diárias	10.000,00	2.707,00	7.293,00
Material	11.900,00	9.436,40	2.463,60
Obras	1.147.500,00	1.109.459,94	38.040,60

PÔRTO DE ARACAJÚ

Continuam paralizadas as obras de melhoramento dêsse pôrto dado em concessão ao Estado pelo contrato firmado em 23 de dezembro de 1933 e registrado pelo Tribunal de Contas em 15 de janeiro de 1934, auxiliando o Govêrno Federal com a entrega ao Estado do produto da taxa de 2% ouro arrecadado e da de 10% adicional sôbre os direitos de importação que a substituiu e que até 1936 atingiu a Cr$ 3.579.000,00, tendo sido com êsse auxílio

pagas as obras já realizadas, sem nenhum dispêndio pelo Concessionário.

Acha-se êsse contrato em processo de rescisão pedida pelo Estado para o que falta a tomada de contas exigida, com razão, pelo Ministério da Fazenda e mandado realizar por êste Departamento.

OBRAS EXECUTADAS POR ADMINISTRAÇÃO PELO GOVÊRNO FEDERAL POR VERBA ORÇAMENTÁRIA

Canal de Santa Maria — Prosseguiram as obras dêsse canal que constaram durante o exercício de revestimento de margens numa extensão de 400 metros, ou 200 metros em cada uma.

Desobstrução do rio Japaratuba-açu — Prosseguiram êsses serviços, com a desobstrução de 16.900 metros de leito e 2.634 metros em riachos e drenos.

Desobstrução do rio Japaratuba-Mirim — Foi dado início a êsse serviço com a desobstrução apenas de 600 metros.

Desobstrução do rio Siriri — Foi realizada a desobstrução dos pontos mais críticos numa extensão de 1.600 metros de leito e 106 metros de drenos.

Dragagem — Foram realizadas dragagens, com a pequena draga de alcatruzes existente no Distrito, no canal do Pomonga e em uma coroa no rio Japaratuba-açu, em um volume total de 720 m3.

Fixação de dunas em S. Sebastião — Cêrcas de galhadas sem plantio de vegetação — 592.257 m2.

Cêrcas de galhadas com plantio de vegetação — 220.000 m2.

Estudos — Foram feitos levantamentos topo-hidrográficos do rio Siriri, incluída a parte já desobstruída.

Movimento de navios — Desde 1940 que não é o pôrto de Aracajú freqüentado por embarcações de longo curso.

Em 1943 foi êle visitado por 319 de cabotagem com 40.280 toneladas de registro.

Em 1942 apenas 300 estiveram no pôrto, com 54.379 toneladas.

Do exposto se vê que, embora com maior número de embarcações em 1943 que em 1942, a tonelagem baixou de 14.099 toneladas ou 25,9%.

Movimento de mercadorias — Foi quase nula a importação de longo curso resumindo-se a 3 toneladas, enquanto que a de cabotagem foi de 11.561 toneladas.

A exportação desde 1941, que se resume à de cabotagem, a qual em 1943, foi de 50.651 toneladas.

O movimento total foi de 61.615 toneladas.

Em 1942 a importação de longo curso foi de 29 toneladas, a importação de cabotagem de 14.731 toneladas, e a exportação de cabotagem de 45.857 toneladas, proporcionando um movimento total de 60.617 toneladas.

Comparando os movimentos nesses dois anos verifica-se ter havido uma diminuição de 26 toneladas ou 89,6% na importação de longo curso e 3.170 toneladas ou 21,5% na de cabotagem.

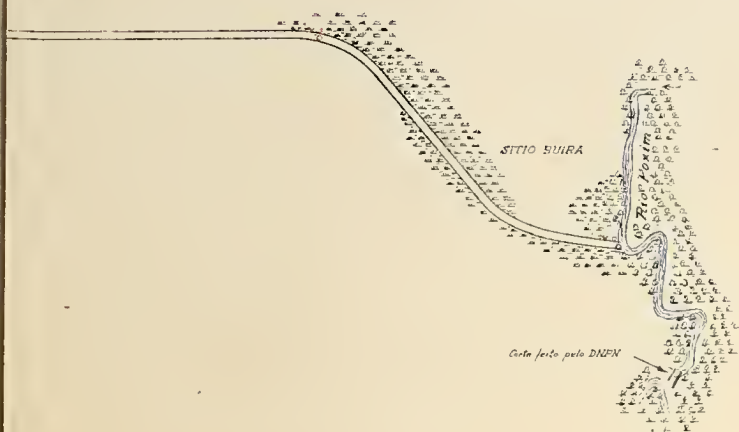
Quanto à exportação de cabotagem aumentou de 4.194 toneladas ou 9,1%, havendo assim no movimento total um aumento de 998 toneladas ou 1,6%.

Receita — Resume-se a receita do pôrto ao impôsto adicional de 10%, o qual, já diminuto em 1942, Cr$ 3.869,80, chegou quase a zero em 1943, apenas com Cr$ 94,80.

Houve, assim, uma diminuição de Cr$ 3.775,00 ou sejam 97,5%.

D. N. P. R. C.

D.P.O.

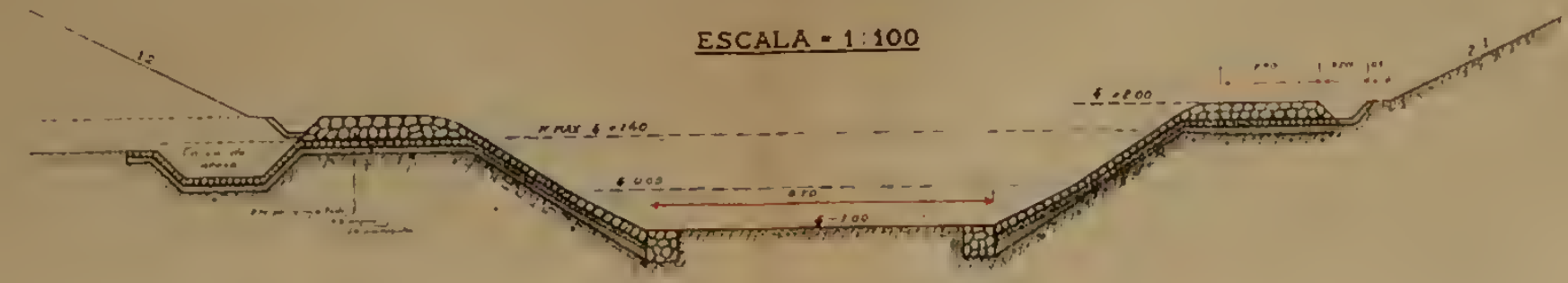
CANAL DE SANTA MARIA

ESCALA = 1:10.000

SECÇÃO TRANSVERSAL DO CANAL

E REVESTIMENTO DE MARGENS E VALETAS

ESCALA = 1:100

D.H.P.R.C.

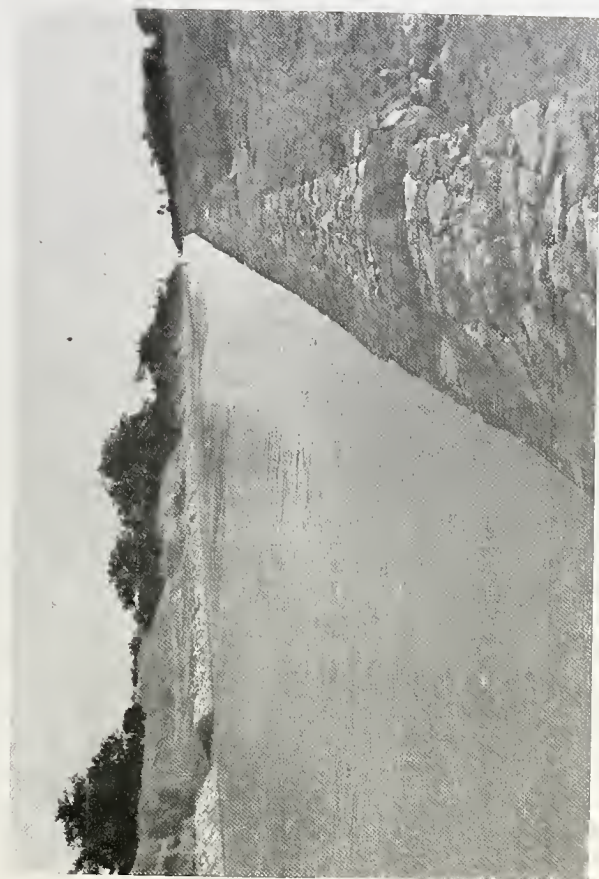
D.P.O.

CANAL DE SANTA MARIA

ESCALA = 1:10000

SERGIPE — *CANAL DE POMONGA* — *Serviço de limpesa e desobstrução pela draga "Santa Maria".*

SERGIPE — *RIO POXIM* — *Em serviço de limpesa e desobstrução.*

SERGIPE — *RIO POXIM* — *Trecho desobstruído na Jabutiana.*

SERGIPE — *RIO SIRIRÍ* — *Desobstrução partindo de juzante.*

SERGIPE — *CAÑAL DE SANTA MARIA — Em serviço de revestimento das margens.*

SERGIPE — *CANAL DE SANTA MARIA — Outro aspecto.*

ESTADO DA BAHIA

NONO DISTRITO DE FISCALIZAÇÃO (DF-9)

Em virtude da reorganização dêste Departamento, aprovada pelo Decreto-lei n.º 6.166, de 31 de dezembro, as atividades por êle exercidas no Estado da Bahia, na parte referente aos portos de Salvador, e Ilhéus, e Recôncavo Baiano, até então à cargo da Fiscalização do pôrto da Bahia passaram a ser desempenhadas pelo novo órgão criado o Nono Distrito de Fiscalização DF-9 com sede em Salvador.

Essas atividades disseram respeito à fiscalização das concessões dos dois portos, confiadas à Companhia Docas da Bahia e Companhia Industrial de Ilhéus, e construção do pôrto de São Roque, execução de vários estudos e também de obras por administração direta em Itaparica e Mar-Grande.

VERBAS — AS VERBAS ORÇAMENTÁRIAS DISTRIBUÍDAS TIVERAM O SEGUINTE MOVIMENTO:

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA Cr$	DESPENDIDA Cr$	SALDO Cr$
Pessoal do Quadro	324.000,00	326.027,70	
Pessoal Extranumerário	210.000,00	192.277,80	17.722,20
Dif. de vencimentos	1.848,00	1.309,00	539,00
Material — consig. I, II e III	95.200,00	94.365,50	834,50
Obras	2.380.000,00	2.379.999,20	0,80
Decreto-lei n.º 5.851 (10% adicionais da contribuição contratual à Docas da Bahia)	650.000,00	384.922,00	265.078,00

PÔRTO DE SALVADOR

As obras de melhoramento e exploração comercial dêsse pôrto continuaram sob o regime de concessão outorgada à Companhia Cessionária das Docas do Pôrto da Bahia, de acôrdo com os Decretos n.ºs 13.951, 14.417 e 18.855, respectivamente, dos anos de 1919, 1920 e 1929, sendo que o segundo dêsses decretos consolidou disposições contratuais anteriores e o último aprovou cláusulas adicionais. Resultantes dêsses dois últimos decretos, foram firmados os têrmos de contrato, ainda em vigor, de 3 de novembro de 1920 e o aditivo de 27 de agôsto de 1929, ambos registrados pelo Tribunal de Contas.

De longa data vem o Departamento envidando esforços junto à Companhia e ao Govêrno no sentido de ajustar êsse contrato à legislação portuária vigente decretada em 1934.

Para êsse fim foi designada, por Portaria n.º 988, de 28 de agôsto, baixada por V. Excia., uma comissão constituída pelo Chefe da 3.ª Divisão dêste Departamento, hoje Divisão de Estudos Econômicos e Comerciais, Engenheiro Fernando Viriato de Miranda Carvalho, Dr. Edmond de Oliveira, por parte da Companhia, e o Bacharel Augusto Tavares de Lira Filho, como representante do Ministério da Fazenda.

Várias reuniões foram realizadas na sede dêste Departamento não tendo os trabalhos ainda terminado por aguardar a Comissão o pronunciamento do Ministério da Fazenda sôbre alguns pontos da minuta já existente, o que foi prometido pelo respectivo representante o Dr. Tavares de Lira Filho.

Tomadas de contas — Pelo Aviso n.º 1.107, de 29 de abril, foi aprovada a tomada de contas relativa ao exercício de 1941 com os resultados já expostos no relatório correspondente ao exercício de 1942.

Foi realizada a referente ao exercício de 1942, a qual ao encerrar-se o exercício encontrava-se em estudos neste Departamento na Divisão Econômica e Comercial com os seguintes resultados principais dependentes de confirmação.

Capital reconhecido em 31-12-42.	Cr$	153.345.096,30
Renda bruta	Cr$	9.466.105,80
Despesas de custeio e conservação	Cr$	5.352.068,90
Renda líquida	Cr$	4.114.036,90
Renda contratual (6% do capital)	Cr$	9.200.705,80
Deficiência da renda líquida	Cr$	5.086.668,90
Renda complementar	Cr$	623.898,80
Deficiência da renda complementar	Cr$	4.462.770,10
Fundo de compensação	Cr$	4.690.022,70

Obras — Além das de conservação e reparação do calçamento da faixa interna iniciou a Companhia obras novas para cobertura de vários pátios para aumentar a capacidade de armazenamento, pátios êsses que atingem a uma área total de 6.258 m2.

Iniciou também a Companhia a reparação do cais para impedir a fuga de areia pelos espaços entre as arestas dos blocos que o formam.

Tarifas portuárias — Além das modificações feitas na Portaria n.º 39, de 21 de janeiro de 1936, já referidas no relatório do exercício anterior, foram feitas mais as da Portaria n.º 1.021, de 17 de dezembro de 1942, posta em vigor a 4 de janeiro e Portaria n.º 534, de 27 de maio, incluindo taxas especiais nas tabelas D e N.

A requerimento da Companhia, autorizou V. Excia. que fôsse posta em vigor a restrição do prazo de armazenagem estabelecido pelo Decreto-lei n.º 5.369, de 1943.

APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

O aparelhamento e instalações portuárias existentes no pôrto de propriedade da Companhia ou de particulares são os seguintes:

Cais — 960 m com 8 a 9 metros de profundidade

345 m com 10 metros de profundidade

100 m com 10 metros de profundidade, ainda não aparelhado

175 m com 2,20 m de profundidade.

Largura da faixa interna 16,30 metros.

Armazéns — 10 armazéns com a área total de 25.858 m2 e capacidade de 51.716 toneladas.

Têm êsses armazéns comprimentos variáveis de 80 a 150 metros, com pátios entre êles para armazenamento de material pesado.

Para aumento da capacidade de armazenagem sob coberta enxuta, iniciou a Companhia a transformação de vários dêsses pátios, cobrindo-os.

Guindastes elétricos — 10 de 3 toneladas

12 de 1,5 toneladas.

Pontes rolantes elétricas — 16 de 2 toneladas montadas no interior dos armazéns.

Cábrea flutuante — 1 de 120 toneladas.

Linhas férreas internas ligadas à Leste Brasileiro — 3.603 m de bitola de 1,00 m.

Locomotivas — 2 de 17 toneladas.

Vagões — 10 de 20 toneladas, dos quais 4 fechados e 6 plataformas.

Descarregador de trigo e silos de propriedade do Moinho da Bahia.

1 descarregador com a capacidade de 50 toneladas por hora.

1 silo comportando 5.000 toneladas de trigo.

Beneficiamento e armazenamento de cacau — de propriedade do Instituto de Cacau. Para beneficiamento e armazenamento existe essa instalação comportando 250.000 sacos, em uma área de 4.014 m2, com o aparelhamento necessário para expurgo, beneficiamento e ensacamento, sendo o transporte feito por meio de esteiras e automotrizes.

Tanques — 1 para óleo combustível para 6.000 toneladas

1 para óleo Diesel para 4.000 toneladas
Êsses tanques ocupam uma área de 14.000 m2.

Mais 4 tanques existem para depósito de óleo combustível e gasolina construídos para seu uso pela Divisão Naval Norte-Americana, em terrenos que lhe foram cedidos por aluguel.

Rebocadores — 2, sendo 1 de 320 H.P. e 1 de 150 H.P.
Dragas e *batelões* — 1 draga de alcatruzes e 1 batelão de fundo falso, para conservação das profundidades do pôrto.

Hidrantes — Para abastecimento dos navios existem instalados e em funcionamento 17 hidrantes, com a descarga de 12 toneladas por hora.

Ampliação do aparelhamento — Pelo Decreto n.º 12.425, de 17 de maio, foram aprovados projeto e orçamento do valor de Cr$ 7.000.000,00 para a construção de um aparelhamento completo para inflamáveis.

AVENIDA FREDERICO PONTES (antiga Jequitaia) — Continuou a construção dessa avenida, levada a efeito com recursos principalmente fornecidos pelo Govêrno e pelo produto da sobretaxa de 10% cobrada sôbre a tarifa do pôrto.

A execução dessa obra está sendo feita pela Companhia Cessionária das Docas da Bahia por disposição do seu contrato acima referido.

Tomadas de contas — São trimensais as tomadas de contas da execução dessa obra, tendo sido assim realizadas quatro com os seguintes resultados.

4.º Trimestre de 1942, aprovada pelo Aviso n.º 2.196, de 2 de setembro:

Receita no 4.º trimestre de 1942.	Cr$	308.189,10
Despesa	Cr$	307.920,38
Saldo que passa para o 1.º trimestre de 1943	Cr$	268,72

1.º Trimestre de 1943, aprovada pelo Aviso n.º 2.508, de 15 de outubro :

Receita no 1.º trimestre de 1943.	Cr$	246.161,10
Despesa	Cr$	35.335,10
Saldo que passa para o 2.º semestre de 1943	Cr$	210.826,00

2.º Trimestre de 1943, aprovada pelo Aviso n.º 2.733, de 29 de novembro :

Receita no 2.º semestre de 1943. .	Cr$	460.409,40
Despesa	Cr$	376.642,70
Saldo que passa para o 3.º trimestre de 1943	Cr$	83.766,70

3.º Trimestre de 1943, em estudo:

Receita no 3.º trimestre de 1943. . .	Cr$	360.278,20
Despesa	Cr$	147.477,00
Saldo, em exame, que passa para o 4.º trimestre de 1943	Cr$	212.801,20
O capital reconhecido como dispendido até 30 de junho de 1943 atinge ao valor de	Cr$	16.730.878,00

SITUAÇÃO LEGAL DOS TERRENOS SOBRAS DOS DESAPROPRIADOS

Pela Fiscalização do Pôrto (9.º Distrito de Fiscalização), e por determinação desta Diretoria, foi apresentado um longo e minucioso relatório, firmado pelo Engenheiro Paulo Peltier de Queiroz, sôbre a situação legal dos terrenos desapropriados para a abertura dessa avenida os quais a Companhia considera como integrantes do acêrvo da sua concessão, apesar de terem êles sido adquiridos com recursos fornecidos pelos usuários do pôrto e pelo erário nacional.

Ouvida a Companhia foi o assunto encaminhado a êsse Ministério pelo ofício n.º 2.696, de 15 de julho, com o pedido de audiência do Consultor Jurídico que, pelo Parecer n.º 3.081, de 26 de agôsto, manifestou-se de inteiro acôrdo com as conclusões do citado relatório considerando os terrenos em causa de propriedade da União visto terem sido adquiridos com fundos públicos.

Êsse parecer aprovado por despacho de V. Excia., de 27 de agôsto, e mandado executar, contém as seguintes conclusões:

a) os terrenos desapropriados para construção da Avenida Jequitaia (hoje Frederico Pontes) pertencem à União, a esta pertencendo, portanto, os remanescentes dêsses terrenos, adquiridos que foram com dinheiros públicos, não podendo ser outro o papel da Companhia, nestas transferências, se não o de representante do Govêrno;

b) a retrocessão de terrenos a proprietários que aceitaram por acôrdo o preço do expropriamento, só podendo ter sido feita pelo preço mínimo fixado pelo Govêrno e, se o Govêrno não fixou êsse preço mas foi a Companhia que, indèbitamente, efetuou essa transferência, e se êsse ato não foi convalidado por aprovação governamental, é o mesmo nulo, cabendo à União pleitear essa inválida alienação por competente ação judicial;

c) da mesma forma, a retrocessão concedida amigàvelmente, de terrenos cujo preço da desapropriação tenha sido fixado por sentença, no processo desapropriatório, só terá sido válida se a construção da Avenida não abrangeu parte ao menos dêsses terrenos;

d) dever-se-á dar autorização à Fiscalização do Pôrto da Bahia para fazer valer, na espécie, os direitos da União, solicitando o concurso do Procurador Regional da República, na capital baiana;

e) deve ser designado um engenheiro para apurar se, na execução da Avenida Jequitaia, houve despesas ou melhoramentos feitos, por conta da sua verba, sem que interessassem, diretamente, à abertura da Avenida; se grande quantidade de materiais úteis e aproveitáveis, mormente na época atual, existentes em um trecho

da mesma Avenida, entre ela e o cais do pôrto, mergulhados em abundantes vegetais, é de propriedade do Govêrno ou da Companhia e outros detalhes mais".

IMPORTÂNCIAS RECEBIDAS A MAIS PELA COMPANHIA, POR CONTA DA ANTIGA TAXA DE 2% OURO

Trata-se de um assunto focalizado e estudado por êste Departamento desde 1940 e só agora resolvido em definitivo, pelo Parecer do Sr. Consultor Geral da República aprovado pelo despacho de 25 de fevereiro.

Por essa solução ficou a Companhia obrigada a restituir ao Tesouro Nacional a importância de Cr$ 8.311.807,40 que recebeu a mais pela arrecadação da antiga taxa de 2% ouro.

Por êsse Parecer ficou estabelecido que, se a Companhia não pudesse pagar, de contado, essa restituição, o Ministério da Viação deveria ficar autorizado por um decreto-lei a com ela celebrar um acôrdo em que a devedora reconheceria a dívida e se estipularia a forma de pagamento.

Cientificada a Companhia a respeito para no prazo de 30 dias recolher ao Tesouro aquela quantia, conforme determinou V. Excia. pelo Aviso n.º 476, de 29 de abril, propôs que êsse seu débito fôsse deduzido do seu capital reconhecido, valor das obras realizadas pela sua concessão.

Essa proposta foi impugnada por êste Departamento conforme parecer apresentado a V. Excia. pelo ofício n.º 2.562, de 25 de julho, por não se enquadrar em nenhuma das conclusões do aludido parecer.

Bens Móveis e *Imóveis em poder da Fiscalização* — Continuou a ser o mesmo do exercício anterior, no valor aproximado de Cr$ 612.000,00.

Almoxarifado — Pelo balanço realizado eleva-se a Cr$ .... 705.082,20 o valor do material em depósito.

Observações meteorológicas e maregráficas — No pôsto do Distrito existente foram durante o ano feitas as seguintes observações: pressão atmosférica média anual 762,0 mm com a média das máximas de 765,2 mm e a das mínimas de 758,0 mm; pressão máxima observada 769,6 mm e a mínima 754,7 mm. Temperatura média anual de 26°3, com a média das máximas de 30°4 e a das mínimas de 21°9, e temperatura máxima de 33°0 e a mínima de 20°0. Chuvas: durante o ano choveu 240 dias, sendo a altura máxima observada a de 485,7 mm em 24 horas, em maio. Ventos: predominou o de S.E. sendo de maior velocidade o de S.W. Marés: a maior preamar observada e registrada no Marégrafo teve a altura de 2,70 m em 6 de março e a maior baixamar em 17 de agôsto com 0,30 m.

PÔRTO DE ILHÉUS

Continuou êsse pôrto sob o regime de concessão para execução das obras de melhoramentos e exploração comercial outorgada à Companhia Industrial de Ilhéus, de acôrdo com o Decreto n.° 166, de 15 de maio de 1935, e têrmo de contrato assinado nesse Ministério em 13 de junho de 1935 e registrado pelo Tribunal de Contas no dia 10 de julho do mesmo ano.

Tomada de contas — Foi realizada a referente ao exercício de 1942 a qual, encaminhada à apreciação de V. Excia. pelo ofício n.° 3.295 de 10 de setembro de 1942, foi aprovada pelo Aviso n.° 628 de 2 de março de 1943 com o seguinte resultado:

Capital reconhecido	Cr$	5.276.616,60
Renda bruta	Cr$	1.250.264,60
Custeio e conservação	Cr$	1.057.820,20
Renda líquida	Cr$	192.444,40
Rendimento do capital		3,64%
Fundo de amortização	Cr$	125.210,60

Tarifa portuária — Continuou sem alteração a aprovada pela Portaria n.° 874, de 8 de novembro de 1935.

APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Continuaram as mesmas do ano anterior, constantes de :

Acostagem em 3 pontes com os calados de 2,0 m, 2,60 m e 3,60 m.

Largura da faixa de serviço 7,50 m

4 Armazéns com 5.147 m2

3 hidrantes para abastecimento dágua com descarga de 3.000 e 3.500 litros por hora.

Bens Móveis e Imóveis com a fiscalização — Têm o valor de Cr$ 438,50.

Almoxarifado — Pelo balanço realizado acusava um pequeno depósito de materiais do valor de Cr$ 1.791,00.

OBRAS REALIZADAS PELO DISTRITO POR CONTRATO OU ADMINISTRAÇÃO DIRETA

Pôrto de S. Roque — A cargo da Companhia de Mineração e Metalurgia Brasil (Cobrasil) prosseguiram e foram terminadas as obras de melhoramentos dêsse pôrto, de acôrdo com o contrato firmado em 17 de outubro de 1940 e projetos e orçamentos aprovados pelos Decretos n.ºs 5.719, de 28 de maio de 1940, e 10.835, de 2 de setembro de 1942.

Essas obras, terminadas na parte contratada foram recebidas da Companhia citada mediante têrmo lavrado e assinado em 10 de agôsto de 1943.

A despesa total desde o início com os pagamentos feitos à Companhia na forma do contrato atingiu ao total de Cr$ ...... 4.717.220,20.

Pelo saldo então existente da verba disponível foram adquiridos materiais e algum aparelhamento para êsse pôrto, pelo Distrito, na importância de Cr$ 904.179,00, elevando o total dispendido a Cr$ 5.621.399,20.

Ficaram assim terminados em S. Roque, no rio Paraguaçu, 128 metros de cais com a profundidade de 8,0 m em águas mínimas, enrocamento de acesso, terrapleno, linhas férreas para guindastes e a estrada de ferro, canalizações dágua e de energia elétrica, calçamento a paralelepípedos, etc. faltando para a sua completa eficiência o fornecimento e montagem de guindastes para carga e descarga e armazéns para mercadorias.

Para exploração comercial dêsse pôrto, cuja função quase única será a de exportar minério, várias sugestões têm sido feitas a V. Excia. levando em consideração os direitos da Companhia Docas da Bahia, assunto ainda sem solução.

Pendente de solução encontra-se o pedido do Estado da Bahia de ser-lhe dada a exploração comercial dêsse pôrto o que poderá ser feito na forma da legislação vigente.

Itaparica e *Mar Grande* — Por administração direta foram realizados serviços de atêrro em Itaparica com o volume de 18.197 m3 e a despesa de Cr$ 81.886,50.

Em Mar-Grande prosseguiu o cais de saneamento para o lado sul da ponte de atracação com a execução de 282,500 m3 de alvenaria de pedra com argamassa de cimento, na extensão de 100 metros e respectivo atêrro e mais 31 metros de fundação, com o dispêndio total de Cr$ 74.094,00.

Na ponte foram realizados consertos na sua pavimentação e balaustrada com o dispêndio de Cr$ 22.450,00.

Para a fiscalização dessas obras, inclusive S. Roque, foi dispendida com pessoal, por conta da verba de obras, a importância de Cr$ 38.548,20.

Pôrto de Caravelas — A José Nunes da Silva foram concedidas a construção e exploração comercial dêsse pôrto, pelo Decreto n.º 80, de 11 de março de 1935, e contrato assinado em 7 de novembro e registrado pelo Tribunal de Contas em 19 de junho de 1936.

Pelo Decreto n.º 11.294, de 11 de janeiro, foram prorrogados os prazos para início e conclusão das obras e aparelhamento e

respectivo têrmo assinado em 13 de abril e registrado pelo Tribunal de Contas em 14 de maio.

Acha-se em organização pelo concessionário uma sociedade anônima com a denominação de Docas e Pôrto de Caravelas S. A. com o intuito de recorrer à subscrição pública para a formação do capital social necessário.

ESTADO DA BAHIA

RIO S. FRANCISCO E RÊDE FLUVIAL SUL-BAIANA

Décimo Distrito de Fiscalização (DF-10)

No início do exercício encontravam-se os serviços em causa entregues a duas comissões: a Comissão de Estudos e Obras da Rêde Hidrográfica Sul-Baiana e a da Rêde Fluvial Baiana, regidas por instruções aprovadas por esta Diretoria.

Em 24 de setembro, com o intuito de dar uma direção única dêsses serviços, foram êles reunidos criando-se pela Portaria número 98 a Comissão de Estudos e Obras da Rêde Hidrográfica da Bahia.

Passou a competir a essa Comissão, pelas instruções baixadas inicialmente :

a) o prosseguimento dos trabalhos de limpeza, desobstrução e regularização do trecho do Alto e Médio S. Francisco, compreendido entre os portos de Pirapora e Joazeiro;

b) o prosseguimento das obras de defesa das cidades de Januária, São Francisco, Carinhanha, Remanso, Joazeiro e outras, contra as cheias do S. Francisco, em cujas margens se acham implantadas ;

c) o prosseguimento dos trabalhos de limpeza, desobstrução e regularização dos rios Pardo e Jequitinhonha, bem como de seus afluentes ;

d) prosseguimento dos trabalhos de abertura, limpeza, desobstrução e regularização dos canais do "Pêso" ou "Passui" e "Pó-açú", ligações indispensáveis entre as bacias dos rios Pardo e Jequitinhonha ;

e) conclusão dos trabalhos de defesa e outros melhoramentos indispensáveis aos portos de Belmonte e Canavieiras;

f) conclusão de obras de proteção e defesa já iniciadas em outras localidades situadas no litoral sul baiano.

Estabeleciam essas instruções que enquanto não fôssem ultimados os melhoramentos acima enumerados outros não seriam executados, devendo contudo prosseguirem os estudos já iniciados e executados outros, necessários ao estabelecimento de um programa de trabalho compreendendo:

a) melhoramentos nos pequenos portos fluviais e marítimos da região, constantes de obras de acesso e acostagem;

b) obras de defesa e proteção contra a erosão ocasionada pelo mar ou pelas cheias dos rios nas cidades situadas nas margens dêsses rios considerados e no litoral sul-baiano. Nesse programa deviam ser considerados os rios pertencentes às vertentes do São Francisco e a oceânica;

c) limpeza, desobstrução e regularização dos vários rios que fazem parte das duas vertentes nos seus trechos navegáveis e que assim possam ser transformados;

d) abertura de novos canais de navegação, regularização e aproveitamento dos existentes, com o fim de ligar as diferentes bacias, melhorando a navegação interior;

e) outros melhoramentos por obras fixas para atingir aos melhoramentos da navegação e das inundações provocadas pelas enchentes.

Com o fim de melhor atender ao programa acima delineado foi a Comissão transformada em órgão permanente do Departamento sob a forma de uma Fiscalização e em seguida em um Distrito em virtude da reorganização dêsse Departamento levada a efeito pêlos Decreto-lei n.º 6.145, de 31 de dezembro, e Decreto n.º 14.432, da mesma data.

RIO SÃO FRANCISCO

De longa data vinha êste Departamento solicitando maiores verbas que as orçamentárias concedidas para atender à melhoria

ESTADO DE MINAS GERAIS
K 50
Rio
Barreiro de Mariano
K 150
Goiabeira
Limoeiro
Macambira
Manga
Barra do Peri-Peri
Pau Santo
Barra do Encantado
S. Francisco
Cachoeirinha
Tijucussú
Boa Vista
Cabaré
Soares
Limueiro
Cariri
Juá Nova
Barra Alta
Roçado
Caxinga
K 600
Faz. Lajueiro
Serra do Munib
Alto Grande
Palmeirinha
Maria da Cruz
Curralinho
K 1100
Mucambo
Cascalho
Cana Verde
Rio Acari
Barra Rio das Pates
Cana Brava
Mato do Engenho
Faz. Lagedo
Faz. Bom Jardim
Rio Urucuia
R. S. Romão
Bôa Vista
Bassoral
Faz. S. Francisco
S. FRANCISCO
K 1.150
K.1200
S. ROMÃO
Barra da Gameleira
Pau Sêco
Rio Paracatú
Paracotú Seis Dêdos
Manteiga
Bica Grande
Faz Arthur Nascimento
K 1300
Tapera
Faz P. Peri
K 1400
Piraporinha
PIRAPÓRA
Povoação
Prata
Barreiros
Jatoba
Pedra da Bica
Vermelho
Pau D'óleo
Olhos D'agua
K 1350

das condições de navegabilidade do rio S. Francisco, procedendo à sua limpeza e desobstrução, construindo obras fixas para êsse fim, onde necessário, e aparelhando os seus portos, de maior importância, com cais para acostagem de embarcações e proteção contra as enchentes, construção de armazéns, etc.

Sugeri mesmo em meu relatório de 1937 a necessidade de se dispor de uma verba de Cr$ 120.000.000,00 para atender aos serviços acima indicados em um período de 15 anos contando-se para os primeiros 6 anos com parte dessa verba no total de Cr$ 36.000.000,00.

Sobrevindo a entrada do Brasil na Guerra tornou-se vital a solução do problema do São Francisco como via de comunicação interior da máxima importância, já então com o caráter de emergência, devido a essa circunstância.

Apressou-se êste Departamento a sugerir a êsse Ministério, à sua Seção de Segurança Nacional e diretamente a V. Excia. pelo seu ofício G-227, de 29 de setembro de 1942, as medidas que deviam ser postas em prática para intensificar os transportes do Sul para o Norte e Nordeste do país, por vias interiores.

Entre essas medidas apresentavam-se de grande urgência, a unificação das emprêsas de transportes fluviais do São Francisco sob uma única direção, a aquisição de aparelhamento para limpeza e desobstrução do trecho Pirapora-Joazeiro e afluentes, a construção de cais, terraplenos e armazéns em várias cidades ribeirinhas, a reparação de várias embarcações que se acham encostadas e a construção de novas para reboque e rebocadores e finalmente estudos de várias ligações fluviais a serem feitas com outros rios.

Essas providências foram consideradas necessárias por Vossa Excia. e também pelo Sr. Coordenador da Mobilização Econômica, mas de nenhuma verba foi desde logo dotado êste Departamento.

Sòmente nos últimos dias de setembro de 1943 tive conhecimento pela Seção de Segurança Nacional que no "Programa de Construções e Melhoramentos das Vias de Comunicações" cujas despesas correriam à conta do produto obtido com a emissão das "Obrigações de Guerra" estava o rio São Francisco contemplado

com a verba global de Cr$ 48.500.000,00 para a melhoria das suas condições de navegabilidade e do seu aparelhamento de navegação.

Em 28 de setembro por carta C.G 111 enviei à Seção de Segurança um Orçamento provável, discriminado para execução de Obras e Estudos, Aquisição de aparelhamento para o melhoramento das condições de navegabilidade e do seu Aparelhamento da navegação.

Pelo Aviso n.º 299 G/M, de 7 de dezembro, comunicou Vossa Excia. que tendo Sua Excelência o Senhor Presidente da República aprovado em 3 de novembro o citado Programa de Construções e Melhoramentos das Vias de Comunicações, recomendava as providências necessárias no sentido de serem presentes a êsse Ministério, no que concerne às atividades dêste Departamento, os seguintes elementos:

a) Projetos e orçamentos, para o necessário exame e aprovação, das obras constantes do mencionado programa, observada a ordem de prioridade das que forem consideradas de maior urgência;

b) Indicação da natureza da despesa a atender, em cada caso, se obras ou se material.

Confirmava ainda êsse Aviso a fonte por onde correriam as despesas e a importância global da verba de Cr$ 48.500.000,00.

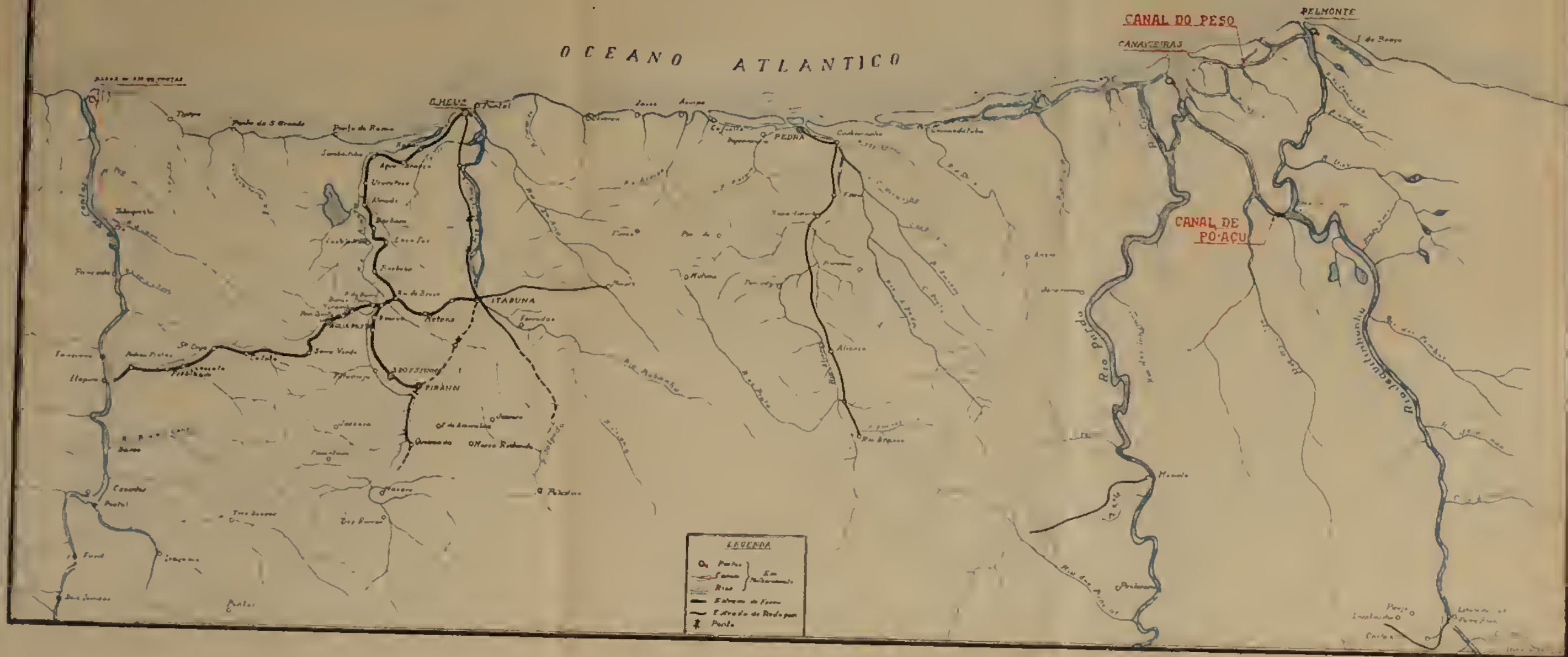
O programa já apresentado a êsse Ministério em 28 de setembro e cujos projetos e orçamentos definitivos serão enviados a V. Excia. em cumprimento do citado Aviso 299 G/M, é o seguinte com as importâncias necessárias à sua execução:

I — APARELHAMENTO DE DRAGAGEM

a) 1 draga de sucção e recalque do tipo das que são usadas no rio Mississipi . . . . Cr$ 6.000.000,00

b) 3 dragas ou embarcações para limpeza e desobstrução do tipo da "Presidente Vargas", com

CANAL DO PESO
BELMONTE
I. do Braço
CANAVIEIRAS
R. da Conceição
R. Grande
R. Jacaré
Rio Cipó
R. Uau
Boca do Corrego
Braço Novo
CANAL DE PÓ-AÇÚ
Rio Pardo
Rio das Inhumas
Rio da Salsa
Rio Jequitinhonha
Rio dos Pombas
R. Jacarandá
C. Verde
Mascote
C. Pé Açú
C. do Limoeiro
Rio dos Panelos
Pindorama
Pirajá
Lombardia
Estrela do Norte
Pedra Branca
Canta Galo
C. Corriri
IVAN SILVA

D.N.P.R.C.
DPO
TRABALHOS EM EXECUÇÃO NA
REGIÃO SUL BAIANA
ESCALA - 1:400.000
OCEANO ATLANTICO
CANAL DO PESO
BELMONTE
CANAVIEIRAS
CANAL DE
PO-AÇU
ILHEUS
PEDRA
ITABUNA
PIRANN
Rio Pardo
LEGENDA

bombas de sucção e recalque de maior rendimento	Cr$	6.000.000,00
c) Tubulação de recalque para as dragas supra	Cr$	1.050.000,00
d) Embarcações auxiliares para os serviços de dragagem	Cr$	682.500,00

II — EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE DRAGAGEM

a) Serviços de dragagem durante 1 ano com as 3 dragas do item *b*	Cr$	1.046.000,00

Nota — Para a draga grande e para os outros serviços, o serviço será custeado por verba orçamentária

III — LIMPEZA DE MARGENS E LEITO E APARELHAMENTO NECESSÁRIO

a) Limpeza de margens, arrebentação de lages submersas, retirada de troncos	Cr$	1.680.000,00
b) Embarcações auxiliares e aparelhamento para êsses serviços	Cr$	500.000,00

IV — ESTUDOS E LEVANTAMENTOS

Conclusão dos estudos e levantamentos já executados, sob todos os aspectos, entre Pirapora e Joazeiro e 16 afluentes compreendido o da canalização do trecho entre Barra e Jatobá, hoje Itaparica.......	Cr$	3.000.000,00

V — CAIS, TERRAPLENOS E ARMAZÉNS

a) Construção de 6.700 metros de caìs em várias cidades ribeirinhas, em número de 18 para atracação e proteção contra as enchentes	Cr$	13.271.197,50
b) Atêrro para os terraplenos necessários atrás dêsses cais	Cr$	1.370.754,00
c) Armazéns, em princípio apenas nas cidades de Joazeiro, Barra, Carinhanha e Pirapora	Cr$	600.000,00
d) Obras em Petrolina como complemento das que estão sendo executadas pelo Ministério da Guerra	Cr$	500.000,00

VI — TRANSPORTE DE MERCADORIAS

a) 120 embarcações de madeira destinadas a serem rebocadas para transporte de mercadorias com a capacidade de 20 a 30 toneladas, calado máximo de 0,70 m quando carregadas, do tipo de "chatas", "alvarengas" ou "pranchas".		
b) 8 a 10 rebocadores de madeira com a possibilidade de rebocar várias embarcações do tipo acima indicado	Cr$	3.000.000,00
c) Estaleiros que serão criados e instalados em número de 4 em Pirapora, Joazeiro, Barra e Carinhanha para construção e reparação de embarcações....	Cr$	5.000.000,00

A aquisição dos aparelhamentos e execução das obras acima discriminadas estão previstas para 3 anos com os dispêndios seguintes :

1.º ano	Cr$	7.996.390,30
2.º ano	Cr$	13.365.780,60
3.º ano	Cr$	12.345.780,60
Aparelhamento e obras de dragagem em 1 ano	Cr$	14.778.700,00

Para êsse aparelhamento a importância necessária será posta à disposição dêste Departamento no todo ou em parte logo que possa ser adquirido em qualquer dos 3 anos considerados.

ESTUDOS E OBRAS REALIZADOS DURANTE O EXERCÍCIO

Por uma turma de topógrafos e auxiliares foi feito o estudo do rio Corrente, afluente do São Francisco. Trata-se de um rio bastante profundo apresentando, entretanto, trechos empedrados e de cascalho, rasos, onde a navegação torna-se difícil e perigosa.

O levantamento foi executado até a localidade de S. José, na foz do rio Arrojado, onde termina o seu trecho navegável.

A velocidade média e a descarga, em Pôrto Norte, foram obtidas respectivamente com os valores de 0,671 m/seg e 182 m3 por segundo.

Para facilidade da sua navegação são necessários melhoramentos nos trechos fronteiros a Santa Rosa, Mary, Volta de Pedra, Pôrto Augue, Genipapo, Cais, Barreiros, Miguel Dias e Baixio do Pau.

As obras executadas no S. Francisco em 1943 limitaram-se à construção de cais em algumas cidades, dragagem e derrocamento em alguns trechos, com o precário aparelhamento existente, construção de espigões e revestimentos de margens nos trechos das corredeiras.

Os cais construídos em prosseguimento dos executados em exercícios anteriores foram na cidade de Remanso com 72,500 m3

de alvenaria e 700 m3 de atêrro, no pôrto de Carinhanha com 230 m3 de alvenaria e 976 m3 de atêrro.

Na localidade de Januária foram executados 1.028,600 m3 de alvenaria e 625 m3 de abertura de cavas para fundação.

Na cidade de S. Francisco, foram construídos 837 m3 de alvenaria de cais e 1.500 m3 de atêrro.

Nos serviços de dragagem e derrocamento, trabalharam, até abril, no braço do Sobradinho as dragas São Francisco e Presidente Vargas, passando essa última a operar até agôsto no lugar denominado "Meleiro" a 36 quilômetros da Vila de Morro-Pará, retirando blocos soltos que prejudicavam o canal de navegação, tendo sido extraído dêsses blocos um volume aproximado de 300 m3. A partir de agôsto essa draga se transportou para o local denominado "Raquel" situado a 3 quilômetros a jusante da cidade de Pirapora.

Nesse local procedeu à dragagem do banco da "Raquel" numa extensão de 150 metros e largura média de 12 metros, deixando o canal com 2,0 m de profundidade nesse trecho.

A outra draga S. Francisco operou durante todo o ano no braço do Sobradinho, tendo realizado a limpeza de todo o canal desde a sua entrada até o portão "63", dragando um volume de 8.350 m3 além de um derrocamento de 140 m3.

Ainda no braço do Sobradinho, além dos espigões existentes, foram construídos mais 44, dos quais 2 submersos no portão "2 de julho", com o emprêgo de 4.582 m3 de enrocamento de pedra.

Vários espigões construídos anteriormente,. foram devidamente reparados e bem assim os diques do "Encaibro" e da "Inácia" com o emprêgo de 1.890 m3 de pedra.

Como proteção de margens foram realizados serviços de revestimento a montante e a jusante do dique "Sabão" e em outros trechos das corredeiras, com o emprêgo de um volume de 4.115 m3 de pedra.

Nesses estudos e obras foram dispendidas as verbas distribuídas de Cr$ 100.000,00 para estudos e Cr$ 800.000,00 para obras.

RÊDE FLUVIAL SUL-BAIANA

Para execução de estudos e obras nessa parte foram distribuídas e dispendidas as seguintes verbas:

Conclusão das obras de Belmonte..	Cr$	500.000,00
Início de limpeza do rio Ubu	Cr$	200.000,00
Melhoramentos no rio Pardo	Cr$	250.000,00
Construção de 1 Armazém em Canavieiras	Cr$	220.000,00
Reparos da ponte de Canavieiras...	Cr$	20.000,00
Prosseguimento de estudos hidrográficos	Cr$	60.000,00

Belmonte — Os serviços de reparos e conclusão das obras do pôrto de Belmonte foram executados de acôrdo com o projeto aprovado, tendo sido feitas as rampas definitivas, em concreto armado, concluído o atêrro e protegida a faixa de montante da cortina com uma estacada em biribas, além de vários serviços complementares.

Os trabalhos de restauração das duas partes danificadas da cortina de proteção de concreto armado foram feitos com rampas, tendo a de montante um comprimento de 68 metros e a de jusante com escadaria, 45,40 m. Foram restabelecidas algumas placas de ancoragem além da restauração da fixa das estacas da cortina em mais de 900 metros e construídos espigões para auxiliar o desvio do talvegue para a margem oposta.

Foi totalmente concluído o atêrro do cais com o emprêgo de 2,010 m3.

A montante do enraizamento da cortina prosseguiu-se na construção de uma estacada de biribas, com o fim de proteger êsse enraizamento, completada essa proteção por um espigão de 38 metros.

Foi ainda executado um faxinamento na margem do rio a montante do último espigão e recomposta a cortina em vários trechos.

Rio Ubu — Durante o ano prosseguiram os serviços de limpeza e desobstrução dêsse rio, afluente do Jequitinhonha.

Como conseqüência da inspeção realizada nesse rio pelo Chefe de Distrito resultou a convicção de que para remover a grande obstrução do seu curso facilitando o esgotamento de suas águas, bastará principalmente desobstruir a sua foz, fechada pelas enchentes do Jequitinhonha.

Trabalhou-se assim, no braço do Jequitinhonha, na construção de uma barragem de madeira com o fim de impedir ali, o acúmulo de novos depósitos, além do serviço de desobstrução pròpriamente dito e da limpeza do leito para montante e de ambas as margens numa faixa de 10 metros de largura.

A melhoria dos trabalhos realizados já se faz sentir com ótimos resultados, notando-se nas fazendas mais distantes o abaixamento do nível dágua trazendo como conseqüência o secamento de muitos pântanos e terrenos alagados.

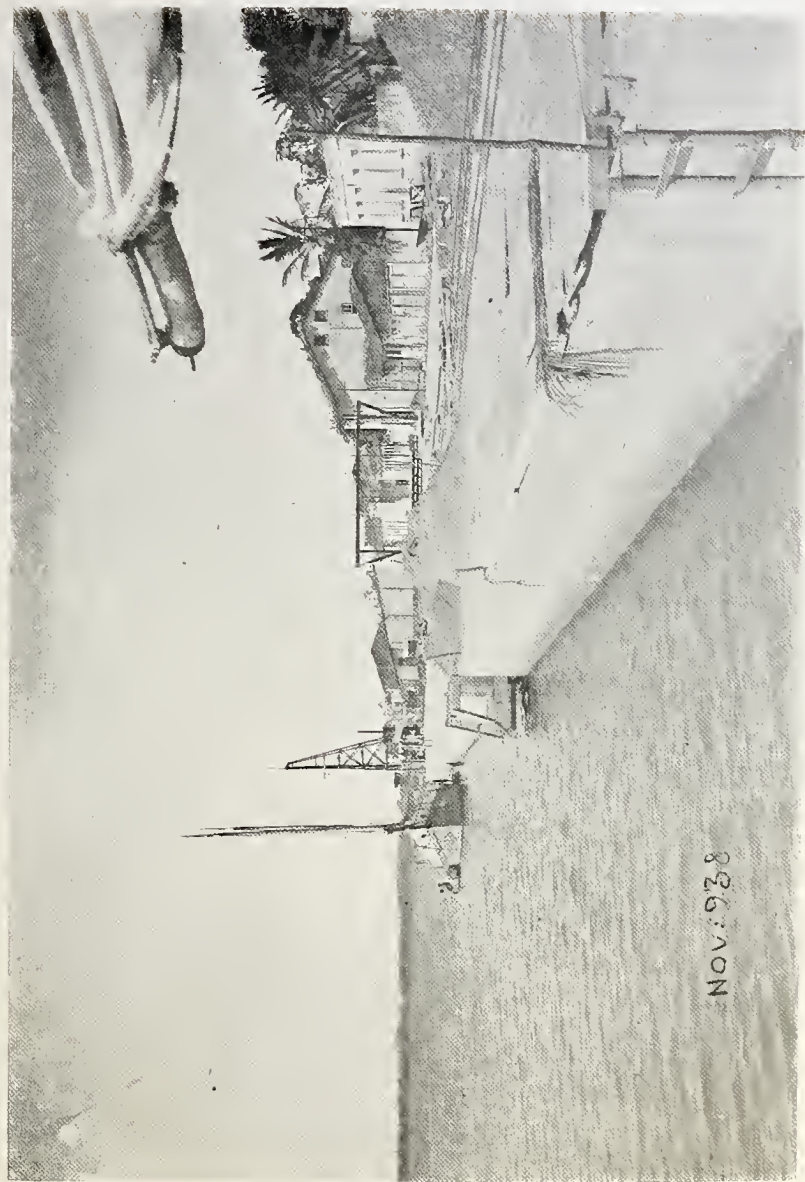
Armazém de Canavieiras — No pôrto de Canavieiras procedeu-se à construção de um armazém para depósito de mercadorias, com uma área de 1.000 m2, com as dimensões de 50 m x 20 m e 7,50 m de pé direito.

Inteiramente concluído em concreto armado, vigamento de madeira e cobertura de Eternite, comporta cêrca de 45.000 sacos de cacau.

Rio Pardo — Nesse foi fechado o braço do seu afluente, o Cipó, com o fim de melhorar a vazão para o curso do rio principal, facilitando a navegação.

Foi assim executada uma barragem de pedra sêca de altura conveniente, permitindo por sôbre o seu coroamento a passagem de pequenas embarcações. Os ótimos resultados obtidos foram constatados com a enchente ocorrida ao terminar o ano.

Ponte de Canavieiras — Construída de madeira, não resistiu ao ataque intenso do "guzano" e com a última enchente do rio Pardo desabou. Providenciou a chefia dos serviços a retirada de todo o material aproveitável, procedendo à limpeza do local, onde será implantada uma ponte de concreto armado.

Canal do Pêso — Via natural de comunicação entre os portos de Canavieiras e Belmonte torna-se a sua limpeza indispensável.

BAHIA — *PÔRTO DE BELMONTE* — *Vista geral do cáis.*

Foi feito todo o seu levantamento e dos demais braços existentes entre as bacias dos rios Pardo e Jequitinhonha. Em breve, logo que possa ser obtida uma pequena draga de alcatruzes, será atacada a sua desobstrução por êsse meio, em substituição ao manual ora empregado, que é moroso e de custo elevado.

Canal de Po-açu — Procedeu-se aos trabalhos preliminares para a desobstrução dêsse canal de ligação existente e indispensável, entre as bacias dos rios Pardo e Jequitinhonha.

Essa desobstrução virá facilitar de muito a vazão do Jequitinhonha, diminuindo os efeitos das enchentes periódicas sôbre a cidade de Belmonte.

Para o prosseguimento rápido dessa obra já foi adquirido um *drag-line* que aguarda transporte para ali ser empregado.

Estudos diversos — Além do levantamento do Canal de Comandutuba, destinado a ligar as bacias dos rios Una e Comandutuba, favorecendo a navegação interior entre os portos de Una e Canavieiras, procedeu-se também ao levantamento das bacias dos rios Pardo e Jequitinhonha.

PÔRTO DE SALVADOR

Movimento de navios — Freqüentaram o pôrto em 1943, 4.211 embarcações com 2.552.176 toneladas, sendo 470 de longo curso, com 1.772.303 toneladas e 3.741 de cabotagem com 779.873 toneladas.

Comparados êsses valores com os de 1942, que foram de um total de 3.710 embarcações, com 1.494.650 toneladas, distribuídas entre 129 de longo curso, com 320.806 toneladas e 3.581 de cabotagem, com 1.173.844 toneladas, verifica-se que, enquanto a tonelagem de longo curso cresceu de 1.451.497 ou 452,5% a de cabotagem diminuiu de 393.971 ou 33,6%.

Daí resulta um acréscimo de 1.057.526 toneladas ou 70,8% no movimento total.

Movimento de mercadorias — A importação de longo curso foi em 1943, de 164.322 toneladas e a de cabotagem de 277.493.

Quanto à exportação, foi de 186.551 toneladas para o estrangeiro e 115.641 toneladas de cabotagem.

O total atingiu assim a 744.007 toneladas.

Em 1942 êsses valores foram respectivamente de 72.561, 248.573, 131.080, 120.441 e 572.655 toneladas.

Comparados os movimentos nos dois anos, verifica-se que, com exceção da exportação de cabotagem, que, de 1942 para 1943, caiu de 4.800 toneladas ou 4,0%, tôdas as demais parcelas tiveram aumento, sendo de 91.761 toneladas ou 126,5% na importação de longo curso, 28.920 toneladas ou 11,6% na importação de cabotagem, 55.471 toneladas ou 42,3% na exportação de longo curso e finalmente 171.352 toneladas ou 29,9% no movimento total.

Receita — A renda bruta das taxas portuárias em 1943, foi de Cr$ 14.078.715,56; o impôsto adicional de 10%, de Cr$ ...... 442.549,80, num total de Cr$ 14.521.265,36.

Em 1942, essas parcelas foram respectivamente de Cr$ ... 9.466.105,88, Cr$ 624.239,40 e Cr$ 10.090.345,28.

Por ai se vê que, enquanto a renda bruta das taxas portuárias cresceu no biênio de Cr$ 4.612.609,68 ou sejam 48,7%, o impôsto adicional de 10% baixou de Cr$ 181.689,60, isto é, 29,1%.

Sendo essa diminuição, ligeira em comparação com o acréscimo, a receita total aumentou de Cr$ 4.430.920,08, ou sejam 43,9%.

PÔRTO DE ILHÉUS

Movimento de navios — Em 1943, freqüentaram o porto 7 embarcações de longo curso, com 6.126 toneladas e 758 de cabotagem com 109.965 toneladas, num total de 765 navios com 116.091 toneladas.

Em 1942, as embarcações de longo curso foram 10, com 9.257 toneladas e as de cabotagem 516, com 106.591 toneladas, perfazendo um total de 526 com 115.848 toneladas.

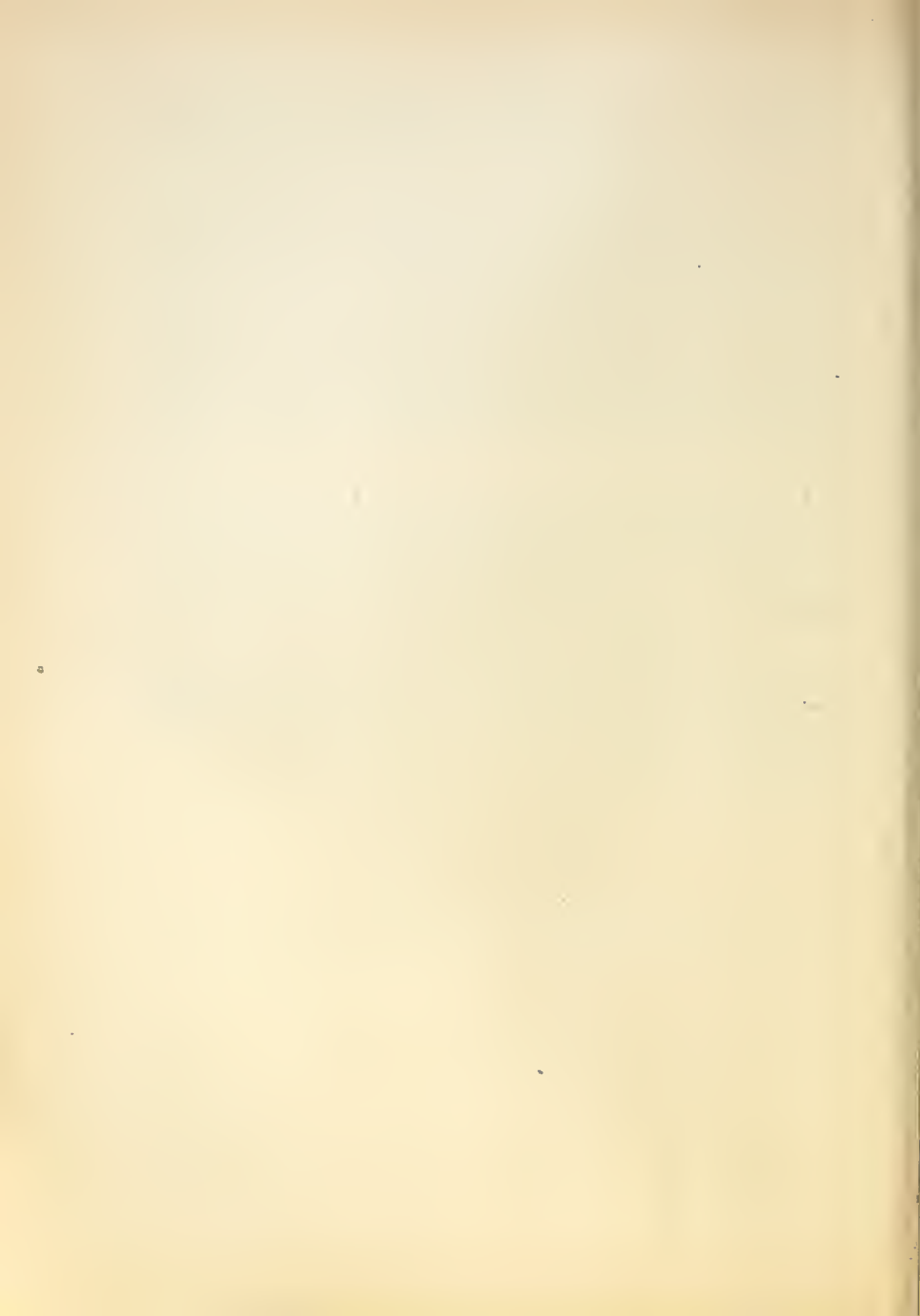
Comparados os dois movimentos, nota-se um decréscimo de 3.131 toneladas ou 33,8% na tonelagem de longo curso e um aumento de 3.374 toneladas ou 3,2% na de cabotagem.

No total, o aumento verificado foi apenas de 243 toneladas ou 0,2%.

Movimento de mercadorias — Em 1943 a importação de longo curso foi de 121 toneladas, a importação de cabotagem de 27.521, a exportação de longo curso de 8.886 e a exportação de cabotagem de 84.440, perfazendo um total de 120.968 toneladas.

Comparados êsses valores, com os correspondentes em 1942, verifica-se não ter havido importação de longo curso nesse ano, sendo de 31.193 toneladas a importação por cabotagem, 14.121 toneladas a exportação de longo curso, 42.887 toneladas a exportação de cabotagem, e finalmente 88.201 toneladas o movimento total.

Daí uma diminuição de 3.672 toneladas ou 11,8% na importação de cabotagem, de 5.235 toneladas ou 37,1% na exportação de longo curso e um aumento de 41.553 toneladas ou 96,9% na exportação de cabotagem, resultando também um aumento de 32.767 toneladas ou 37,1% no movimento total.

Receita — Resume-se a receita do pôrto na renda bruta das taxas portuárias, a qual passou de Cr$ 1.277.999,87 em 1942, a Cr$ 1.790.225,13 em 1943, com um aumento portanto de Cr$ 512.225,26, isto é, 40,1%.

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

DÉCIMO SEGUNDO DISTRITO DE FISCALIZAÇÃO (DF-12)

Verbas distribuídas — Para os serviços de fiscalização e estudos foram distribuídas e dispendidas pelas verbas próprias orçamentárias as seguintes importâncias :

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA Cr$	DESPENDIDA Cr$	SALDO Cr$
Pessoal do Quadro...........	79.250,00	79.250,00	—
Pessoal Extranumerario.......	37.850,00	36.348,40	1.501,60
Despesas com o salário familia	1.350,00	1.350,00	—
Material.....................	38.200,00	35.928,00	2.262,00
Estudos......................	55.000,00	54.409,00	591,00

PÔRTO DE VITÓRIA

A exploração comercial e execução de obras nesse pôrto continuaram a ser feitas pelo Estado concessionário, na forma do contrato.

Tomada de Contas — Foram realizadas as tomadas de contas referentes aos anos de 1941 e 1942, apresentando os seguintes resultados :

Capital reconhecido até 31-12-40	Cr$	23.904.565,50
Obras realizadas no ano de 1941	Cr$	7.992.473,05
Capital reconhecido até 31-12-41	Cr$	31.897.038,55
Obras realizadas no ano de 1942.	Cr$	10.129.617,62

Capital reconhecido até 31-12-42	Cr$	42.026.656,17
Renda bruta no ano de 1941 ..	Cr$	2.318.051,30
Renda bruta no ano de 1942 ..	Cr$	2.197.202,20
Despesas de custeio e conservação em 1941	Cr$	2.701.952,40
Despesas de custeio e conservação em 1942	Cr$	2.564.275,40
Deficit na exploração em 1941 ..	Cr$	383.901,10
Deficit na exploração em 1942 ..	Cr$	367.073,20

Essas tomadas de contas encontravam-se nesse Ministério, para a aprovação por V. Excia., ao encerrar-se o exercício.

Obras realizadas pelo Concessionário no Cais de Minério

Concreto simples para vários misteres..	1.315m3,136
Idem armado	1.775m3,038
Dragagem e limpeza do fundo	22.641m3,200
Transporte do material dragado para fora da barra	23.095m3,700
Derrocamento submarino	16.754m3,610
Soleira de cantaria de pedra..........	37m2,20
Assentamento e fornecimento de bolardes	2

Guia-corrente entre as ilhas do Sururu e do Boi

Enrocamento	6.180m3,507
Idem com pedras provenientes de derrocamento submarino	644m3,000

Estudos e obras realizados pela Fiscalização
(12.º Distrito de Fiscalização — DF-12).

Planta topo-hidrográfica — Durante o ano foi levantada a planta topo-hidrográfica do pôrto com estudo de correntes, serviços que se tornavam necessários e que não se realizavam há 15 anos.

A planta levantada estendeu-se da ilha do Príncipe até a barra e o estudo de correntes entre essa ilha e o morro do Penedo.

ESPÍRITO SANTO — *PÔRTO DE VITÓRIA* — *Situação atual dos silos e cáis para exportação de Minério.*

ESPÍRITO SANTO — *PÔRTO DE VITÓRIA* — *Situação atual dos silos e cáis de minérios.*

ESPÍRITO SANTO — *PÔRTO DE VITÓRIA* — *Embarque de minério no cáis comercial.*

ESPÍRITO SANTO — *PÔRTO DE VITÓRIA* — *Cáis da 2.ª Secção e Armazem n.º 6.*

Abrigo da Ilha do Principe — Foi realizada a reparação desse próprio federal, que serve de Almoxarifado da Fiscalização e de pôsto de abrigo das suas embarcações, constando essas obras do aumento da área de armazenamento, muro divisório de alvenaria de tijolo, ponte de madeira e instalação dágua e luz elétrica, com um dispêndio total de Cr$ 20.000,00.

Casa do Marégrafo — Ao lado da Pedra Branca, limite do alinhamento do cais comercial, foi construída a casa para o marégrafo, em concreto armado, com as dimensões de 5,30 x 2,50 x 2,80.

Com essa construção e reparos no marégrafo foi dispendida a importância de Cr$ 15.000,00.

APARELHAMENTO DO PÔRTO

Canal de acesso com a profundidade de 7m,50 abaixo do zero hidrográfico.

Cais para as profundidades de 4m,5 a 7m,0 — 895 m
Largura da faixa do cais — 12 a 17 m
Número de armazéns — 4
Área dêsses armazéns — 8.281 m2
Capacidade dêsses armazéns — 16.562 toneladas
Guindastes elétricos de 1,5 ton. a 5 ton. — 9
Idem a vapor de 5 e 10 ton. — 2
Pontes rolantes nos armazéns de 1,5 ton. — 8
Cábrea flutuante de 80 ton. — 1
Extensão de linhas férreas no pôrto, de bitola de 1m,00 e 1m,60 — 4.432m,0
Rebocadores de 40 e 60 H.P. — 2

EM CONSTRUÇÃO, NO CAIS DE MINÉRIO

Cais — 100 m
Silos com a capacidade de — 40.000 ton.
Transportadores de esteira para 1.200 ton. por hora — 3

Bens móveis e imóveis da Fiscalização (12.º Distrito de Fiscalização — DF-12): Atingiram êsses bens a Cr$ 173.011,00.

Almoxarifado — O saldo dos materiais em depósito atinge a importância de Cr$ 5.022,93.

Movimento de navios — Durante o ano de 1943, freqüentaram o pôrto 673 navios com 178.699 toneladas de registro, sendo 19 procedentes do estrangeiro com 57.676 toneladas e 654 de cabotagem com 121.023 toneladas.

Se compararmos êsses totais com os do ano anterior, no qual o número de embarcações que estiveram no pôrto foi de 721 com 392.683 toneladas, sendo 40 de longo curso com 128.796 toneladas e 681 de cabotagem com 263.887 toneladas, verifica-se ter havido um decréscimo de 71.120 toneladas ou 55,2% na tonelagem de longo curso e 142.864 toneladas ou 54,1% na de cabotagem, proporcionando uma diminuição de 213.984 toneladas ou 54,5% no movimento total.

Movimento de mercadorias — O movimento total de mercadorias foi de 145.997 toneladas, sendo 41.411 toneladas de importação de cabotagem (não houve importação do extrangeiro), 85.618 toneladas de exportação de longo curso e 18.968 de exportação de cabotagem.

Comparando-se êsses totais com os do ano de 1942, e que foram de 46.236 toneladas de importação de cabotagem (também não houve importação de longo curso), 90.555 toneladas de exportação de longo curso e 20.512 toneladas de exportação de cabotagem, perfazendo um total de 157.303 toneladas, verifica-se ter havido diminuição em tôdas as parcelas, sendo de 4.825 toneladas ou 10,4% na importação de cabotagem, 4.937 toneladas ou 5,4% na exportação de longo curso, 1.544 toneladas ou 7,5% na exportação de cabotagem e finalmente 11.306 toneladas ou 7,2% no movimento total.

Receita — Em 1943, a renda bruta das taxas portuárias foi de Cr$ 2.030.085,70 e, como em 1942, foi de Cr$ 2.177.417,90, houve um decréscimo de 147.332,20 ou sejam 6,7%.

Quanto ao impôsto adicional de 10%, apresentou baixa mais sensível nesses dois anos, caindo de Cr$ 14.107,20 em 1942, para

Cr$ 1.196,60 em 1943, com uma diferença portanto de Cr$ .... 12.910,60, isto é, 91,5%.

Convém assinalar que essa queda, embora grande em porcentagem, pouco influiu na receita total, de vez que os valores da renda bruta foram muito superiores aos do impôsto adicional.

Resultou assim, ter a receita total passado de Cr$ .... 2.191.525,10 em 1942, para Cr$ 2.031.282,30 em 1943, com uma diferença para menos de Cr$ 160.242,80 ou sejam apenas 7,3%, isto é, prevalecendo na diferença em percentagem a mesma ordem de grandeza verificada na diferença da renda bruta das taxas portuárias.

DISTRITO FEDERAL E ESTADO DO RIO

Décimo Terceiro Distrito de Fiscalização (*DF*-13) e *Décimo Quarto Distrito de Fiscalização* (DF-14)

As atribuições do Departamento quanto ao pôrto do Rio de Janeiro baía de Guanabara e aos portos de Niterói e Angra dos Reis, êstes de concessão do Govêrno do Estado do Rio, foram exercidas pelo seu órgão competente a Fiscalização do Pôrto do Rio hoje Décimo Terceiro Distrito de Fiscalização em virtude da reorganização aprovada pelo Decreto-lei n.º 6.166 de 31 de dezembro de 1943.

PÔRTO DO RIO DE JANEIRO

Neste pôrto, sob administração autárquica desde 1936, o Distrito de Fiscalização manteve suas atividades apenas quanto a fiscalização da parte técnica, da exploração comercial e da financeira, atribuída à Delegação de Contrôle criada pelo Decreto-lei número 3.198 de abril de 1941, que reorganizou a Administração do Pôrto.

Manteve, também o Distrito de Fiscalização as oficinas e pequeno estaleiro, na Ponta do Caju, tendo estendido suas atividades em estudos hidrográficos na baía de Guanabara.

Verbas — As verbas distribuídas, dispendidas e os saldos são :

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA Cr$	DESPENDIDA Cr$	SALDOS Cr$
Pessoal do Quadro............	—	—	—
Extranumerário...............	1.203.600,00	—	—
Material.....................	455.400,00	445.822,80	9.577,20
Obras e Estudos..............	540.000,00	539.998,20	1,80

NOTA — No quadro acima não figura a verba distribuída, a despendida e o saldo das verbas do pessoal do Quadro visto ser controlada pela Divisão do Pessoal do Ministério da Viação. Nas mesmas condições está a verba de mensalista, cujo total foi de Cr$ 1.203.600,00.

Exploração comercial do Pôrto do Rio de Janeiro — Continuou a cargo da Administração do Pôrto do Rio de Janeiro, entidade de natureza autárquica, diretamente subordinada ao Ministério da Viação e Obras Públicas por intermédio dêste Departamento.

Orçamento industrial — Para o exercício findo, o orçamento industrial aprovado, por despacho de 2-3-43, pelo Exmo. Senhor Presidente da República, apresentou a seguinte estimativa :

Receita	Cr$	34.557.433,00
Despesa	Cr$	34.860.943,60
Deficit	Cr$	303.510,60

Durante o exercício, houve entretanto, necessidade de reforçar algumas verbas que já se apresentavam com deficiência, sendo, então aprovado um refôrço de Cr$ 3.000.000,00, o que levou o orçamento da despesa a figurar com Cr$ 37.860.943,60.

Resultado do exercício — O resultado real do exercício de 1943 apresentou-se como se segue :

Receita arrecadada	Cr$	38.459.249,20
Despesa realizada	Cr$	36.418.127,10
Resultado líquido	Cr$	2.041.122,10

Os quadros abaixo discriminam as diversas rendas e despesas do exercício findo, comparadas com as do exercício anterior.

RECEITA

RENDAS	1942		1943	
	Cr$	%	Cr$	%
Industrial	32.031.283,00	94,560	36.206.817,00	94,145
Patrimonial	1.427.753,00	4,210	1.524.578,00	3,963
Extraordinária	408.634,60	1,200	546.136,60	1,420
Eventual	11.998,90	0,030	181.717,60	0,472
Soma	33.879.669,50	100,00	38.459.249,20	100,000

DESPESA

DESPESAS	1942		1943	
	Cr$	%	Cr$	%
Industrial	32.017.049,70	99.529	33.528.666,50	92,067
Patrimonial	24.354,20	0,075	2.804.197,20	7,700
Extraordinária	127.355,40	0,395	61.748,80	0,169
Eventual	490,40	0,001	23.514,60	0,064
Soma	32.169.249,70	100,000	36.418.127,10	100,000

Pelo confronto abaixo verifica-se que o resultado líquido do exercício superou em Cr$ 330.702,30, o do ano anterior:

Resultado em 1943	Cr$	2.041.122,10
Resultado em 1942	Cr$	1.710.419,80

Valores imobiliários — Os valores imobiliários da APRJ, existentes em 31-12-943, fixaram-se em Cr$ 357.428.023,80.

Valores mobiliários — Os valores mobiliários fixaram-se em 1943 em Cr$ 16.093.417,00.

Ativo — Pelo balanço anual constatou-se que o Ativo que atingiu a Cr$ 422.075.679,70, estava assim distribuído: valores imobiliários, Cr$ 357.428.023,80; valores mobiliários Cr$ ..... 16.093.417,00; valores conversíveis Cr$ 16.808.830,70; valores numerários Cr$ 11.659.222,30; valores em transições Cr$ ..... 20.086.185,90.

Obras realizadas — A Administração do Pôrto executou as seguintes obras:

Construção de um escritório para a Coordenação no Depósito de Materiais Pesados;

Construção do acréscimo do escritório da Balança Externa;

Instalações para a Polícia Portuária no sobrado da Avenida Venezuela.

Obras em realização — Durante o exercício prosseguiram as obras de construção do Frigorífico para frutas, e as do Armazém n.º 18, em término de construção.

Foram realizadas também as instalações para luz e fôrça no Armazém 18, bem como acréscimo no escritório da Divisão de Conservação e Obras e ainda o prolongamento da Estação Central Distribuidora de Energia Elétrica.

Tarifas portuárias — Continuam em vigor as tarifas aprovadas pela portaria n.º 717, de 31 de dezembro de 1941, publicada no *Diário Oficial* de 5 de janeiro. A Administração do Pôrto, apresentou, porém, em 23 de setembro, pedido de revisão nas suas tarifas o qual informado pelo Departamento aguarda solução final.

APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Cais — extensão e profundidade:

de 10,50 m	390,59 m
de 10,00 m	815,53 m
de 9,00 m	1.216,82 m
de 8,00 m	2.303,94 m

Número de armazéns:

Internos	16
Externos	5
Para inflamáveis (na Ilha do Braço Forte)	2
Área dos armazéns	100.490,00 m2
Guindastes elétricos de 1 a 6 toneladas..	104
Guindastes a vapor de 2 a 25 toneladas...	16
Cábrea flutuante de 80 toneladas (pertencente ao Ministério da Guerra)	1

Extensão das linhas férreas:

Bitola de 1 m	135 m
Bitola de 1,60 m	3.542 m
Mista (3 a 4 trilhos)	36.630 m
Locomotivas de 60 HP a 450 HP...	12
Vagões de 20 a 25 toneladas	231
Descarregadores de trigo	6
Capacidade dos silos de trigo	47.300 toneladas
Hidrantes para abastecer navios.....	67
Descarga horária de cada hidrante....	35 a 45 toneladas

Tanques de combustíveis — companhias particulares:

Standard Oil Branch of Brazil
Anglo-Mexican Branch Pet. Co. Ltd.
Atlantic Branch Ref. Co. of Brazil
The Texas Branch Co. (S.A.) Ltd.
The Caloric Branch Co.
Correia de Castro & Cia. Ltd.
Branch Brazilian Navy, Navebras S. A. (Comércio de Petróleo).
Companhia do Gás.
Ministério da Aeronáutica.

Tanques de querosene — companhias particulares:

Número de tanques	7
Capacidade total	21.567.621,70 Litros

Tanques de gasolina — companhias particulares:

Número de tanques	26
Capacidade total	100.422.736,04 Litros

Tanques de gasolina para Aviação — companhias particulares:

Número de tanques	10
Capacidade total	22.550.607,07 Litros

Tanques de óleo Diesel — companhias particulares:

Número de tanques	9
Capacidade total	45.254.292,92 Litros

Tanques de óleo combustível — companhias particulares:

Número de tanques	16
Capacidade total	118.855.037,80 Litros

Tanques de Stanch Oil — companhias particulares:

Número de tanques	3
Capacidade total	10.783.772,38 Litros

Tanques de óleo lubrificante — companhias particulares:

Número de tanques	12
Capacidade total	11.774.376,76 Litros

Tanques de Álcool — companhias particulares:

Número de tanques	8
Capacidade total	7.963.441,68 Litros

Rebocadores — companhias particulares	23
Lanchas — companhias particulares. .	12
Estaleiros de reparação naval	11

Relatório da Delegação de Contrôle — Na forma da legislação em vigor a Delegação de Contrôle junto à Administração do Pôrto do Rio de Janeiro, apresentou, em 31 de março, um minucioso relatório sôbre a gestão administrativa do exercício correspondente, com os balanços gerais e anexos. Em face desse relatório e do encaminhado a êste Departamento pelo Sr. Superintendente do Pôrto, para ser submetido ao Exmo. Sr. Presidente da República por intermédio do Exmo. Sr. Ministro da Viação, êste Departamento informou sôbre a gestão administrativa do Pôrto, para os efeitos do que estipula o art. 16 da referida lei básica de autarquia.

Estudos Topo-Hidrográficos — Pela sua Seção Técnica, a Fiscalização efetuou os seguintes trabalhos: levantamento cadastral do Cais Novo inclusive linhas férreas; levantamento geral da zona portuária desde a Praça Mauá até a ponta do Caju; leitura de vários triângulos da triangulação da Baía de Guanabara; instalação no cais de um indicador de Marés.

Continuaram com regularidade as observações de marés, meteorológicas e da hora. Os serviços de desenho bem como os do arquivo de plantas mantiveram-se em perfeita regularidade.

Oficinas de aparelhagem — Os serviços de conservação do material técnico, flutuante e terrestre deste Departamento, bem como a conservação dos móveis e imóveis sob a guarda da Fiscalização, foram executados pelo pessoal das oficinas da Fiscalização do Pôrto, localizadas no Caju. O material dessas oficinas, cujas áreas abrangem: de oficinas pròpriamente dita, 2.100 metros quadrados; edificada 4.183 metros quadrados e disponível, 27.200 metros quadrados apresentou-se perfeitamente conservado tendo sido apreciável o rendimento dos serviços.

No ano em relato, as realizações de maior monta pelas oficinas foram: construção, em concreto armado com paredes de alvenaria de tijolo de um pôsto completo para abastecimento e lubrificação de autos; início da remodelação da antiga estação da Estrada de Ferro Rio Douro para instalação de um Refeitório para operários; construção da ponte de acesso às oficinas, com estrutura de madeira, tendo 37 metros de comprimento e 3 de largura; construção da linha de abastecimento dágua, ligando o reservatório em terra com o final da ponte; obras em um rebocador; prosseguimento da construção da carreira para embarcações até 1.500 toneladas.

Bens Imóveis — Os bens imóveis a cargo da Fiscalização, constantes de: edifício da Praça Mauá n.º 10, sede deste Departamento e do Distrito de Fiscalização, edifício da rua Silvino Montenegro n.º 20, onde se acha localizada a garage, e o grupo de edifícios na rua General Gurjão (Ponta do Caju), onde se encontram localizadas as oficinas e estaleiros, foram estimados em Cr$ .... 3.456.200,00 conforme avaliação de 1939, dependendo a mesma

do montante de benfeitorias realizadas nesses próprios nacionais entre 1940 e 1943.

Bem Móveis — O material permanente na Fiscalização, atingiu, segundo novo inventário, Cr$ 204.941,40 no escritório central, Cr$ 234.539,00, na Seção Técnica, e Cr$ 3.037.288,00, nas Oficinas e Estaleiros.

Almoxarifado — Resume-se o balanço do Almoxarifado como se segue:

Material Permanente de Consumo	Cr$
Saldo do balanço de 1942	456.678,70
Entrada de material em 1943	353.923,00
Saída de material em 1943	439.384,24
Saldo em 1944	371.217,46
Obras (Material)	
Saldo do balanço de 1942	232.899,61
Saída de material em 1943	107.419,64
Saldo para 1944	125.479,97

A parte de material de consumo existente no escritório central da Fiscalização, acusou pelo inventário procedido no ano Cr$ 29.526,39.

PÔRTO DE NITEROI

Continuou sob o regimen de concessão ao Govêrno do Estado, na forma do Decreto n.º 16.962, de 24 de junho de 1925 e Têrmo de Contrato assinado em 20 de julho registrado pelo Tribunal de Contas em 23 de setembro do mesmo ano.

Tarifas — As novas tarifas para o pôrto de Niterói, foram aprovadas pela portaria n.º 6 de 6 de janeiro. Pela portaria número 296 de 26 de março, foi aprovada a inclusão de novas taxas especiais na tabela "C".

Tomada de contas — Continuaram em estudos as tomadas de contas atrasadas referentes ao pôrto de Niterói.

Aparelhamento e instalações portuárias — Conta o pôrto de Niterói com o seguinte aparelhamento.

Cais — 300 metros com uma largura de faixa de 16,10 m, para a profundidade de 8,0 m quando dragado;

Armazéns — Dois, com a área total de 3.440 m2.

Guindastes — Dois elétricos, sendo 1 de 1,5 toneladas e o outro de 5 toneladas de capacidade.

Pontes rolantes — Quatro de 1,5 toneladas cada uma, colocadas no interior dos armazéns.

Linhas férreas — 2.200 metros de bitola de 1,0 m.

Hidrantes — Onze, de 2½" com descarga de 12 litros por hora.

Estação transformadora — de corrente elétrica para fôrça e luz.

PÔRTO DE ANGRA DOS REIS

Como o pôrto de Niterói, êsse pôrto é concessão do Govêrno do Estado, que o construiu e explora, na forma da legislação portuária vigente. O contrato de concessão foi celebrado em 10 de julho de 1925, ex-vi do Decreto n.º 16.961, de 24 de junho.

Tomada de contas — A última tomada de contas aprovada foi a relativa ao período de 1 de novembro de 1934 a 31 de dezembro de 1939, cujos resultados acham-se consignados no relatório de 1941.

Tarifas — As tarifas que vigoram para o pôrto de Angra dos Reis são as aprovadas pela Portaria n.º 315, de 30 de junho de 1939, modificadas pela Portaria n.º 514 de 19 de outubro do mesmo ano.

APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Cais — 300 metros para a profundidade de 8,0 m.

Armazéns — Dois, com a área total de 1.860 m2.

Guindastes — Quatro, elétricos, sendo 3 de 1,5 toneladas e 1 de 5 toneladas de capacidade.

Pontes rolantes — Duas, elétricas de 1,5 toneladas de capacidade cada.

Linhas férreas — 1.000 metros de bitola de 1,0 m.

Silo para trigo — Com a capacidade de 4.250 toneladas pertencentes ao Moinho Fluminense S. A.

Hidrantes — Oito com a descarga de 8.000 litros por hora.

Os portos de Angra dos Reis e Niterói passaram, a partir de 31 de dezembro, para a jurisdição do Décimo Quarto Distrito de Fiscalização criado pela reorganização aprovada pelo Decreto-lei n.º 6.166, já acima referido.

PÔRTO DE SÃO JOÃO DA BARRA

Como nos exercícios anteriores constaram os trabalhos, que estiveram a cargo da Comissão de Estudos e Obras do Pôrto de São João da Barra, de estudos para o projeto de melhoria da barra do rio Paraíba do Sul e regularização dêsse rio com acesso franco até Campos.

Verbas — As verbas orçamentárias distribuídas à Comissão tiveram o seguinte movimento:

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA Cr$	DESPENDIDA Cr$	SALDO Cr$
Obras..............................	115.000,00	114.989,90	10,10

Como trabalhos da primeira fase foi organizado o projeto e orçamento de obras fixas aprovado pelo Decreto 12.840, de 10 de julho de 1943, iniciado a 20 de novembro dêsse ano.

Êsse projeto orçado em Cr$ 5.161.000,00, de regularização do Rio Paraíba do Sul, no trecho compreendido entre a cidade de São João da Barra e a foz, numa extensão aproximada de 6 qui-

lômetros, foi elaborado com apoio nos estudos e levantamento realizados pela Comissão de Estudos e Obras do Pôrto de São João da Barra durante os anos de 1941 e 1942.

Abrange êle um sistema de obras fixas, constituído por quatro guia-correntes e dezoito espigões convenientemente dispostos, de modo a obrigarem o rio a seguir um determinado canal, que de acôrdo com as leis de hidráulica fluvial, pareceu o mais vantajoso.

O eixo dêste canal, cujo traçado, afim de obedecer ao critério de desenvolver-se, tanto quanto possível, à semelhança das curvas descritas pelos rios, foi delineado mediante uma conveniente utilização de arcos de clotóide e de acôrdo com as leis de Fargue e conselho de H. C. Ripley.

Êste foi o critério adotado quando do traçado da modificação dos projetos de melhoria das barras do rio Itajaí-Açu e de Laguna, no Estado de Sta. Catarina, e cujos resultados práticos têm sido dos mais felizes.

No projeto em causa o eixo do canal a partir do ponto A, onde o raio é igual a 2.222 metros e a curvatura 4,5, acompanha a clotóide de módulo m=0,275 até o ponto B, onde a curvatura atinge o valor 1 e o raio o de 10.000 metros.

A partir do ponto B foi utilizada a clotóide de módulo ..... m=0,300.

No ponto C, a curvatura atinge seu valor máximo que é 5, e o raio terá, conseqüentemente, o valor mínimo, 2000 metros.

A partir do ponto C utilizamos a clotóide de módulo m= 0,350 e a curvatura vai decrescendo até atingir no ponto D, o valor C= 1 onde o raio será então R= 10.000metros.

Para calcular o desenvolvimento do eixo do canal foi aplicada a fórmula :

$$D = (C_1 - C_2) \times \frac{\text{módulo}}{2} \times \text{escala}$$

Os valores encontrados foram:

Trecho A — B D = 1.323 metros
Trecho B — C D = 1.800 metros
Trecho C — D D = 2.450 metros

A largura do canal, de acôrdo, com as leis de Fargue, não é constante, varia com a curvatura.

Assim, no ponto B, onde a curvatura é mínima, a largura tambem o é, e corresponde a 420 metros.

A partir dêste ponto, tanto para montante como para jusante, êste valor vai aumentando e atinge o seu máximo, igual a 500 metros, no ponto C, onde tambem a curvatura é máxima.

No ponto A a largura é igual a 418,50 metros.

Sendo de 1.800 metros o desenvolvimento do eixo no trecho B C, a variação de largura no canal foi de 4,5 metros, para cada 100 metros de desenvolvimento.

Uma vez adotado êste critério foram traçadas então as futuras margens, e localizados os guia-correntes e espigões.

Guia — Corrente. Os guia-correntes, em número de quatro, obedecem aos seguintes prefixos: GC1; GC2; GC3 e GC4.

Os dois primeiros então localizados na margem esquerda do rio. O GG4 na margem direita. O guia GC3 serve para encaminhar a parte das águas do rio Paraíba, que desviada pela ilha do Areno passa pela cidade de São João da Barra.

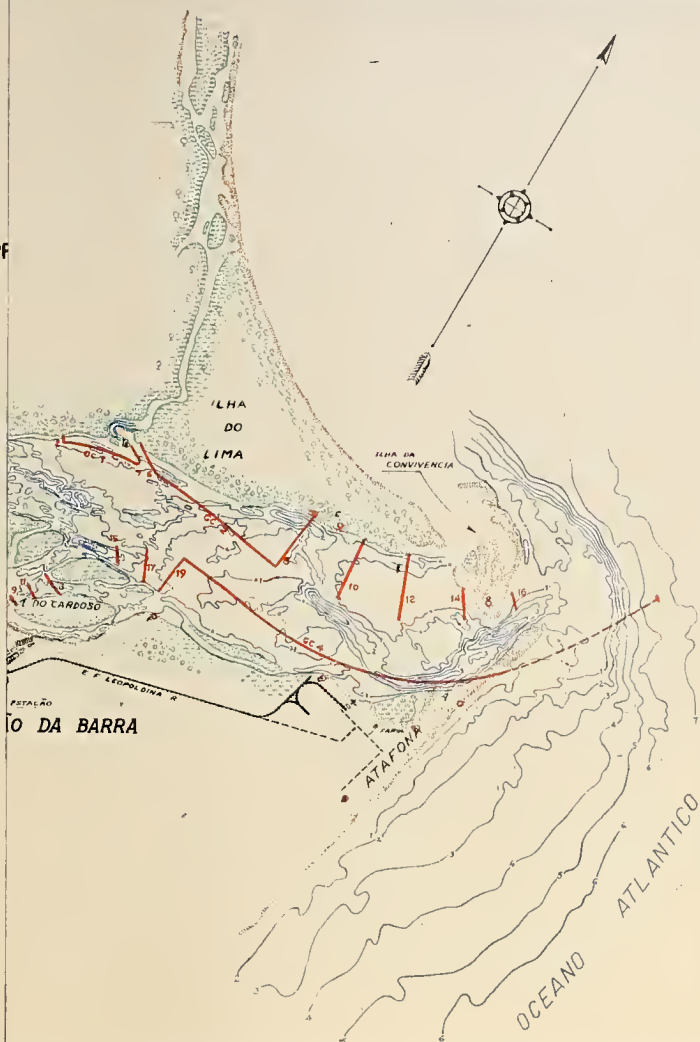
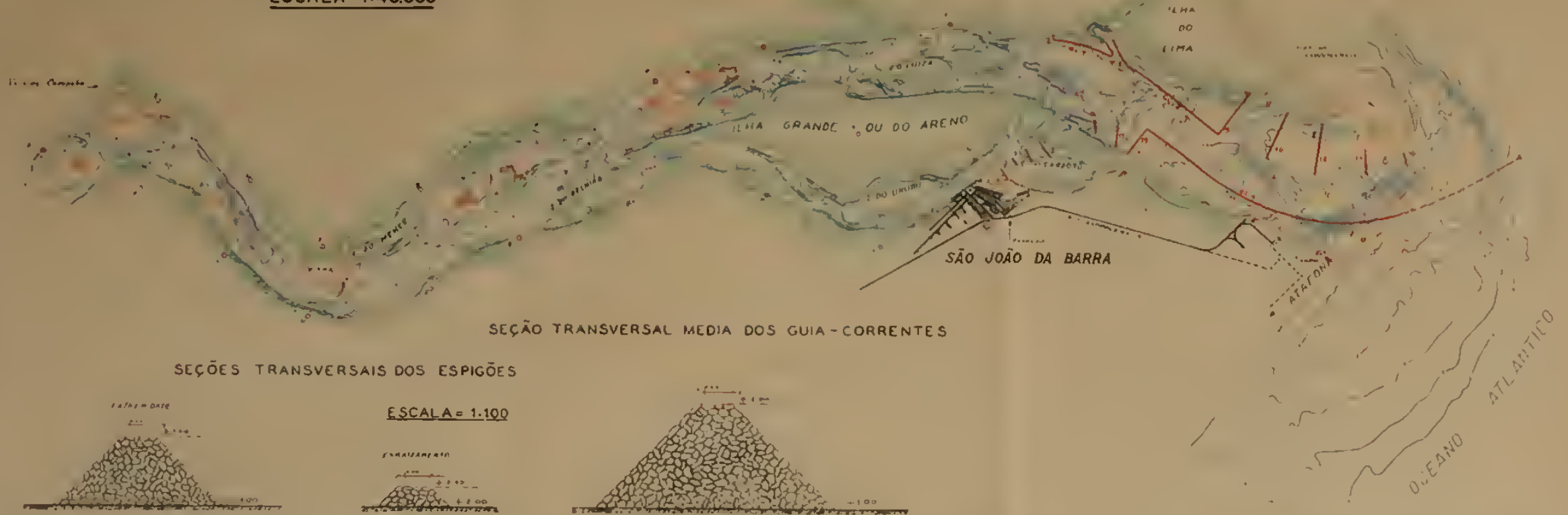
A seção transversal adotada foi a trapezoidal, e para a cota de coroamento dêsses guia-correntes foi escolhida a cota + 2,00 m, que é a próxima do nível médio das águas no trecho em questão.

A largura escolhida para o coroamento foi de 1,00 metro.

O comportamento do rio, com a execução das obras, mostrará ou não, a necessidade de um aumento, tanto na cota, como na largura do coroamento.

O guia GC1 tem uma extensão aproximada de 750 metros, começa no espigão E2 e termina no E4.

O guia GC3 tem uma extensão de 850 metros e é formado por dois trechos, um com 600 metros e outro com 250 metros.

PF
ILHA
DO
LIMA
ILHA DA
CONVIVENCIA
NO CARDOSO
E. F. LEOPOLDINA R.
ESTAÇÃO
ÃO DA BARRA
ATAFONA
OCEANO ATLANTICO

DNPRC
DFC
PLANTA TOPO-HIDROGRAFICA DE UM TRECHO DO RIO
PARAÍBA DO SUL
PROJÉTO DE MELHORAMENTO DESDE A EMBOCADURA ATÉ A CIDADE DE
SÃO JOÃO DA BARRA
ESCALA - 1:40.000
ILHA GRANDE OU DO ARENO
ILHA DO LIMA
SÃO JOÃO DA BARRA
ATAFONA
OCEANO ATLANTICO
SEÇÃO TRANSVERSAL MEDIA DOS GUIA-CORRENTES
SEÇÕES TRANSVERSAIS DOS ESPIGÕES
ESCALA = 1:100

O guia GC4 tem uma extensão aproximada de 3.200 metros entre o espigão E19, onde começa e o pontal de Atafona, onde termina.

Os guia-correntes GC2 e GC4 terão em sua extensão, pequenas interrupções, a fim de permitirem a passagem das embarcações dos pescadores que demandem as margens.

O volume de pedra a ser consumida com a construção dêstes guias, está assim distribuído:

GC1	1.500 m3
GC2	7.300 m3
GC3	5.400 m3
GC4	29.300 m3

Adotando-se a percentagem de 40% para o acréscimo de volume, devido não só às perdas como ao aumento de profundidade que se verificará com a execução das obras, êsse volume tornar-se-á:

43.500 m3 + 40% = 57.900 m3

Espigões — Os espigões em número de 18, estão distribuídos da seguinte maneira: 8 na margem esquerda, 3 na direita e 7 no braço secundário.

A seção transversal será a trapezoidal e terá 1,00 metro de largura no coroamento.

Os de prefixo E2, E4, E6 e E19, são de nível, sendo de + 2,00 metros a cota do coroamento e os demais são mergulhantes, sendo de + 2,50 m a cota do coroamento no enraizamento e + 1,00 m na outra extremidade.

Com exceção dos de prefixos E4 e E6, que servem para dirigir a entrada do canal de Gargau, todos os outros foram dispostos seguindo direções normais ao eixo do canal.

Seus espaçamentos, parecendo à primeira vista serem relativamente próximos, foram assim projetados em obediência à circunstância de não ser prudente provocar-se mudanças bruscas e locais no regimen do rio, o que se conseguirá construindo-os paulatina e simultâneamente.

As extensões somadas dêstes espigões, perfazem 4.910 m, e o volume de pedra a ser consumido está assim distribuído:

E1	90 m3
E2	40 m3
E3	220 m3
E4	180 m3
E5	290 m3
E6	1.360 m3
E7	180 m3
E8	3.720 m3
E9	100 m3
E10	2.480 m3
E11	140 m3
E12	2.520 m3
E13	220 m3
E14	1.360 m3
E15	1.850 m3
E16	720 m3
E17	1.200 m3
E18	2.100 m3

Adotando-se a percentagem de 20% para o acréscimo de volume devido ás perdas e aumento de profundidade temos:

$$18.770 + 20\% = 21.500 \text{ m3}$$

Molhe — Na planta anexa é apresentado também um ante projeto de localização de molhe, que enraizado em Atafona, no têrmino do guia GC4, servirá para garantir as profundidades na barra.

A localização desse molhe poderá variar, dependendo, entretanto, da execução das obras ou do resultado de experiências em laboratório.

Pôrto — O futuro pôrto de São João da Barra foi, em ante projeto, localizado imediatamente a jusante da cidade.

Sendo a construção do pôrto uma conseqüência imediata dos resultados obtidos com a execução das obras, não entramos em maio-

res detalhes e tão sòmente reservamos uma determinada área para a construção do futuro cais, avenida, armazém, oficinas, linhas-férreas, triagem, etc.

Orçamento — A pedra para a construção dos guia-correntes e espigões terá que ser adquirida em Itereré e transportada daí, por via fluvial, até São João da Barra, numa extensão aproximada de 70 km.

O custo do metro cúbico do enrocamento jogado será de Cr$ 65,00.

O custo total da construção dos guia-correntes e espigões será:

79.400 m3 x Cr$ 65,00 = 5.161.000,00
(cinco milhões cento e sessenta e um mil cruzeiro)

Além da organização dêsse projeto e orçamento continuaram os estudos da barra e do rio com o seguinte detalhe de execução durante o ano.

Levantamentos — Da praia e pontal de Atafona

Extensão levantada.................	14.683,70 m
Seções transversais	207
Extensão total dessas seções........	11.611,00 m
Número de pontos nivelados	1.401

Da ilha da Convivência

Extensão levantada.................	11.611,00 m
Seções transversais	133 m
Extensão total dessas seções	4.299
Número de pontos nivelados........	605

Da ilha do Lima

Extensão levantada..................	1.215,80 m

De Campos

Extensão levantada..................	2.673,00 m

Sondagens — Foram realizadas durante o ano 9.943 sondagens, sendo 2.387 na barra e 7.556 no rio.

Correntes — Foram executados 253 estudos de correntes durante o ano, por meio de flutuadores de diversos calados, sendo 126 no rio Paraíba e fora da barra e 27 em Campos.

Obras — No dia 10 de novembro e em comemoração a essa data foram iniciadas as obras por administração direta da Comissão, de acôrdo com o projeto aprovado pelo Decreto 12.840 acima referido, tendo sido executadas nos últimos dois meses do ano.

Espigão E-7

Extensão executada..................	146,00 m
Volume de pedra empreegado	160,00 m3

Espigão E11

Extensão executada	55,00 m
Volume de pedra empregado	41,50 m3

Espigão E13

Extensão executada	150,00 m
Volume de pedra empregado	605,00 m3

A pedra para êsse serviço, adquirida, com verba concedida pelo Estado do Rio, num volume de 1.200 metros cúbicos, foi retirada do leito do rio, onde fôra jogada, em época anterior, pelos saveiros que a traziam como lastro.

PÔRTO DO RIO DE JANEIRO

Movimento de navios — Em 1943 freqüentaram o pôrto, 715 embarcações de longo curso, com 2.372.350 tons. de registro, e 2.057 de cabotagem, com 1.431.210 tons., atingindo a um total de 2.772 embarcações com 3.803.560 toneladas.

Em 1942 o número de navios do estrangeiro havia sido de 577, com 2.082.241 tons. de registro e de cabotagem 2.431, com 1.959.417 tons., perfazendo um total de 3.008 embarcações, com 4.041.658 tons.

Comparando os valores nesses dois anos, verifica-se que, enquanto aumentou a tonelagem oferecida pelas embarcações prove-

nientes do estrangeiro, que cresceu de 290.109 tons. ou 14,0%, diminuiu a de cabotagem, a qual baixou de 528.207 tons. ou 27,0%.

Ora, como o aumento verificado na tonelagem de longo curso, foi inferior em valor absoluto, ao que se observa na de cabotagem, o total acusou uma diminuição de 238.098 tons. ou 5,9%.

Movimento de mercadorias — A importação de longo curso foi de 1.763.904 tons. e a de cabotagem de 1.383.946 tons.

A exportação do estrangeiro foi de 766.695 tons. e a de cabotagem de 598.733 tons. O total verificado atingiu assim a ...... 4.513.278 tons.

Em 1942 êsses valores se haviam distribuído da seguinte forma: 1.518.913 toneladas na importação de longo curso, 1.459.432 na importação de cabotagem, 801.656 na exportação de longo curso e finalmente 651.049 na exportação de cabotagem, atingindo a um total de 4.431.050 toneladas.

Se compararmos os valores nesses dois anos, verifica-se que, sòmente a importação do estrangeiro aumentou, crescendo de .... 244.991 tons. ou 16,1%. Tôdas as demais parcelas baixaram um pouco, sendo de 75.486 tons. ou 5,1% a queda na importação de cabotagem, 34.961 tons. ou 4,3% na exportação de longo curso e 52.316 tons. ou 8,0% na exportação de cabotagem.

No total verificou-se um pequeno aumento de 82.228 tons. ou 1,9%, visto como o acréscimo na importação do estrangeiro, foi suficiente para cobrir as diminuições de tôdas as demais parcelas.

Receita — A renda bruta das taxas portuárias foi, em 1943, de Cr$ 38.459.249,20 e o impôsto adicional de 10% de Cr$ ...... 18.648.503,80, dando como resultado Cr$ 57.107.753,00 na receita total.

Em 1942, a renda bruta das taxas portuárias fôra de Cr$ .. 33.879.669,50, tendo havido pois um aumento de Cr$ ...... 4.579.579,70 ou sejam 13,5%.

O impôsto adicional de 10% havia sido de Cr$ 20.780.291,50, podendo-se constatar uma diminuição de Cr$ 2.131.787,70, isto é, de 10,3%.

Na receita total verificou-se entretanto ainda assim um considerável aumento, pois tendo sido a mesma em 1942 de Cr$ .. 54.659.961,00, sofreu um acréscimo de Cr$ 2.447.792,00, ou sejam 4,5%.

PÔRTO DE NITERÓI

Movimento de navios — Não há movimento de navios no pôrto de Niterói, a não ser de pequenas embarcações, como lanchas e batelões.

Movimento de mercadorias — Êsse movimento é feito diretamente dos navios ancorados na Baia de Guanabara ou em trânsito pelo pôrto do Rio, sendo para isso utilizadas as pequenas embarcações a que acima nos referimos.

Não há no pôrto movimento de importação do estrangeiro, tendo sido de cabotagem em 1943, de 137.173 toneladas.

Quanto à exportação de longo curso também é nula deste 1938 e a de cabotagem foi, em 1943, de 345.044.

O movimento total atingiu a 482.217 toneladas.

Em 1942 também não houve movimento de longo curso. Na cabotagem, a exportação foi de 116.169 tons. e a exportação de 254.170, perfazendo um total de 370.339 toneladas.

Comparando o movimento nesses dois anos, verifica-se ter havido aumento na cabotagem, tanto na importação, como na exportação. A primeira cresceu de 21.004 tons. ou 18,1% e a segunda de 90.874 tons. ou 35,7%.

No total o aumento verificado foi de 111.878 tons. ou 30,2%.

Receita — A renda bruta das taxas portuárias passou de Cr$ 735.164,90 em 1942, a Cr$ 1.013.998,20 em 1943, com um aumento, portanto, de Cr$ 278.833,30, isto é, 37,9%.

O impôsto adicional entretanto que, em 1942 fôra de Cr$ 19.860,80, tornou-se quase nulo em 1943, pois atingiu apenas a Cr$ 234,70, tendo havido pois uma diminuição de Cr$ 19.626,10, isto é, 98,8%.

Acontecendo, porém, que a ordem de grandeza do aumento verificado na renda bruta é muito superior à diminuição observada

no impôsto adicional de 10%, ainda houve um acréscimo apreciável na receita total, que passou de Cr$ 628.796,30 em 1942 a Cr$ 811.966,80 em 1943, tendo subido pois de Cr$ 183.170,50 ou sejam 29,1%.

PÔRTO DE ANGRA DOS REIS

Movimento de navios — Freqüentaram o pôrto em 1943, 19 embarcações de longo curso, com 3.395 tons. de registro e 119 de cabotagem com 50.590, num total de 138 embarcações com 53.985 tons.

Em 1942, estiveram no pôrto 34 embarcações de longo curso, com 77.221 toneladas e 86 de cabotagem com 49.196, perfazendo um total de 130 embarcações com 126.417 tons.

Comparando o movimento nesses dois anos, verifica-se ter havido um forte decréscimo na tonelagem de longo curso de 73.826 toneladas ou 95,6%, e um pequeno aumento na de cabotagem, de 1.394 tons. ou 2,8%.

Daí resultou uma queda de 72.432 tons. ou 57,3% no movimento total.

Movimento de mercadorias — A importação de longo curso foi, em 1943, de 22.887 tons. e a de cabotagem de 37.539. A exportação do estrangeiro foi de 6.116 tons. e a de cabotagem de 5.693, perfazendo um total de 72.235 toneladas.

Em 1942, o movimento havia sido de 21.830 tons. de importação de longo curso, 16.365 de importação de cabotagem, 23.037 de exportação de longo curso e 523 de exportação de cabotagem, atingindo a um total de 61.755 toneladas.

Se compararmos os movimentos nesses dois anos, verificaremos ter havido um pequeno aumento de 1.057 tons. ou 4,8% na importação de longo curso e outro, bastante maior, de 21.174 toneladas ou 129.4%, na de cabotagem.

Quanto à exportação de longo curso caiu consideràvelmente, de 16.921 tons. ou 73,4%, aumentando entretanto a de cabotagem, que subiu de 5.170 tons. ou 988,5%.

O total, tendo em vista essas diferenças para mais e para menos, se manteve quase inalterado, aumentando apenas de 10.480 toneladas ou 17,0%.

Receita — A renda bruta das taxas portuárias passou de Cr$ 493.226,80 em 1942 a Cr$ 682.396,60 em 1943, com um aumento, portanto, de Cr$ 189.169,80, ou sejam 38,3%.

No impôsto adicional houve o inverso, caindo a receita de Cr$ 135.569,50, a Cr$ 129.570,20 em 1943, com uma diminuição pois de Cr$ 5.999,30 ou 4,4%.

Como essa diminuição é muito pequena, em relação ao aumento observado na renda bruta das taxas portuárias, ainda houve um acréscimo de Cr$ 183.170,50 ou 29,1% na receita total, que passou de Cr$ 628.796,30 em 1942 a Cr$ 811.966,80 em 1943.

PÔRTO DE CABO FRIO

Canal do Itajuru — Partindo da ponte do Itajuru, para a Barra da Lagoa de Araruama, e em prosseguimento às obras de regularização efetuadas no ano passado, construiu-se 170 metros de enrocamento de pedra sêca arrumada, do lado opôsto ao da cidade, para reter o caminhamento dos assoreamentos vindos da Gamboa e das terras do Morro dos Telégrafos, carreadas pelas chuvas para a lagoa e arrastadas pelas correntes para o canal.

Para completar o fechamento do braço de SE da ilha da Draga, construiu-se um dique de gravidade em forma de doca, constituindo-se assim, um ótimo ancoradouro e excelente abrigo para embarcações de pesca e recreio.

O desenvolvimento dessa doca atingiu à extensão de 174 metros.

Faz-se necessário, efetuar a proteção das margens, com enrocamento de pedra jogada, o que deverá ser feito no próximo exercício.

Essa construção trouxe grandes vantagens para os pescadores e particulares que possuem agora um bom abrigo para amarrar suas embarcações.

Canal do Sangradouro — Em continuação aos melhoramentos do trecho final do canal do Itajuru, dragaram-se 800 metros de

extensão de canal em plena coroa, num volume de 16.000 m^3 realizados pela draga Cabo Frio e descarga por *drag-line.*

Grandes foram as dificuldades para a execução dessa dragagem, quer pela deficiência de material de transporte, quer pelo pouco fundo, dificultando as manobras da draga, como pelos acidentes materiais que se verificaram na execução dêsse serviço.

Dique da Ilha dos Ratos — O material dragado vem sendo descarregado na Ilha dos Ratos pelo *drag-line* "Gen. Bellegard", e daí transportado em carrinho de mão, devido à falta de caminhões ou *decauvilles* para a construção dos diques de gravidade, que fecham os dois braços entre esta ilha e as pontas, do Aprígio e do Garcia.

Dique de SO (ilha dos Ratos — P. do Aprígio) extensão 180 m.

Dique de NO (ilha dos Ratos — P. do Garcia) extensão 200 m.

Atêrro de ligação dos diques-ilha dos Ratos, extensão 100 m.

Canal de São Pedro — (Mossoró ou dos Negros) — Êsse canal, situado no Município de São Pedro da Aldeia, serve de ligação entre as enseadas dos Negros e de São Pedro, bem como ao abastecimento das salinas situadas em suas margens.

Abreviando de 10 milhas a distância entre Cabo Frio e São Pedro da Aldeia, tem justas razões para ser preferido pela navegação.

Sua seção deve, ser suficiente para poder atender cumulativamente à navegação e ao abastecimento das salinas, além da grande evaporação a que está sujeita suas águas, dada a posição tôda especial que ocupa.

A Comissão ultima um projeto definitivo em substituição ao aprovado provisòriamente e que teve em vista atender, dadas as circunstâncias do momento, ao transporte de sal da região.

A dragagem atingiu à extensão de 1.000 metros de canal com a primeira bacia de evolução, e a construção do molhe de SO na enseada dos Negros a extensão de 1 quilômetro. O volume dragado atingiu a 18.000 m^3.

A seção prevista, com 12 metros de largura por 1,5 m de profundidade, substituiu a primitiva, com 8 metros de largura por 0,20 de profundidade média.

O molhe de proteção, construído com o aproveitamento do material dragado teve sua largura aumentada de 5 para 8 metros a fim de poder abrigar melhor o canal e resistir à forte ação das vagas, impelidas pelos ventos de SO, as quais assim mesmo, em certas ocasiões do ano o transpuseram fàcilmente.

Êsse serviço, executado a pedido do Estado do Rio de Janeiro, teve grande cooperação da Divisão de Portos Estaduais, que forneceu o combustível necessário ao mesmo e em novembro, enviou uma turma de 10 homens, procedentes de Lagoa Vermelha, para auxiliar o serviço de limpeza, destocamento e terraplenagem das margens.

Deve-se salientar que êsse serviço foi executado pela Comissão sem nenhum refôrço de verba ou dotação especial.

Estrada de serviço — Não existindo nenhuma estrada que fôsse ter à bôca do canal situada na enseada dos Negros, para servir ao suprimento do material necessário à execução do serviço, teve a Comissão de construir uma estrada de serviço com 1 quilômetro de extensão e preparar o trecho restante de mais 1 quilômetro.

Construção naval — Apesar da falta de uma oficina mecânica e de carpintaria, foram lançadas nágua as duas embarcações que estavam sendo montadas pela Comissão — lancha hidrográfica "Engenheiro Lucas Bicalho" e o rebocador de serviço "Engenheiro Cândido Gaffrée".

Essas embarcações precisam agora para completar seu aparelhamento do material e utensílios de bordo, de copa, cozinha, sala e camarotes com as respectivas roupagens, sendo que a L/H Lucas Bicalho carece ainda de motor.

No próximo ano, pretende-se construir embarcações de transporte para o material dragado e marrecas para o serviço de draga de sucção "Almirante Tefé".

Reparações — Inúmeros foram os serviços de reparação praticados no material flutuante da Comissão, cumulativamente com as construções citadas.

Draga "Cabo Frio" — Substituição de chapas do fundo, asfaltamento do convés, substituição de cabos, pinturas gerais, reajustagem do motor e outros consertos gerais

Draga "Del Vecchio" — Calafetagem, limpeza geral de máquina e caldeira, pinturas gerais, reajustagem do burrinho etc.

Draga "Almirante Tefé" — Revisão do motor, reajustagem da bomba de sucção, pinturas gerais e consertos gerais.

Drag-line "Gen. Bellegard" — Reajustagem e lubrificações gerais, limpesa e reaperto das estouras, pinturas gerais, mudança de cabos etc.

Chata "Iguaba" — Conservação e pintura geral.

Oficina Flutuante — Emassamento do fundo e pinturas gerais.

Bote "Gino" — Calafetagem geral e pinturas.

Caíque "Araruama" — Mudança de tábuas de fundo, repregação e pinturas.

Canoa "A" — Pintura, colocação do mastro, toleteiras, vela equipamentos etc.

Lancha "Cláudio da Costa" — Revisão do motor, instalação de paneiros, acessórios, confecção de uma nova capa e pinturas de conservação.

Caíque "Itajuru" — Reformas e pinturas de conservação.

Bateira "Jau" — Mudança de tábuas de fundo, colocação de fôrro interno, calafetagens e pinturas de conservação.

Bateira "Peruana" — Mudança de tábuas de fundo, substituição de sôbrequilha, colocação de anteparas, fôrro interno, calafetagens substituição de tábuas do convés e pinturas de conservação.

Trabalhos de mecânica — A improvisada oficina mecânica da Comissão, efetuou tôda a montagem, aparelhamento e instalações do Rebocador Cândido Gaffrée, inteiramente de aço, furando e rebitando a mão, construindo peças e acessórios a serra e a lima, num esfôrço digno de aplausos para os operários dêsse serviço que nas circunstâncias que atravessamos acabam de contribuir para o acréscimo do patrimonial dêste Departamento com mais uma útil embarcação de serviço.

Também os trabalhadores da carpintaria mereceram tanto, quanto os seus companheiros mecânicos e a êles se deve a reconstrução da atual lancha "Lucas Bicalho", tôda em madeira de lei, e adaptada para o serviço de hidrografia, constituindo mais uma embarcação de mar, que acaba de ser incorporada ao patrimônio dêste Departamento.

Além do rebocador, prestaram-se serviços mecânicos na Caminhonete dessa Comissão, pintura e revisão geral no caminhão, no compressor, no auto-guindaste, nas carrocinhas de atêrro, nas dragas, e pequenos serviços de pronto, além da confecção de ferramentas e utensílios.

Todos êsses serviços precedidos dos estudos necessários foram realizados com a verba de Cr$ 350.000,00 para êsse fim distribuída.

Almoxarifado — O material em depósito atingiu ao valor de Cr$ 204.576,20.

Bens móveis e *imóveis* — Atinge o seu valor a Cr$ ...... 2.041.481,30.

Estatística — Foi o pôrto freqüentado por 555 embarcações, que transportaram em exportação 85.574,500 toneladas de sal.

Pagou essa mercadoria respectivamente às Coletorias Federal e Estadual e à Prefeitura Cr$ 2.382.559,20, Cr$ 1.391.448,10 e Cr$ 550.994,40 ou o total de Cr$ 4.325.001,70.

ESTADO DE SÃO PAULO

DÉCIMO-QUINTO DISTRITO DE FISCALIZAÇÃO (DF-15).

As atividades dêste Departamento até então exercidas pela Fiscalização do Pôrto de Santos em todo o Estado de São Paulo, na parte que lhe cabe de estudos, projetos e execução de obras diretamente ou por fiscalização nos rios e portos e exploração comercial dêsses últimos, passaram a ser exercidas pelo Décimo-quinto Distrito de Fiscalização em virtude da recente reforma.

Verbas — As verbas orçamentárias distribuídas ao Distrito para pessoal e material tiveram o seguinte movimento:

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA Cr$	DESPENDIDA Cr$	SALDOS Cr$
Pessoal do Quadro	169.860,10	156.120,00	13.740,00
Pessoal Extranumerário	49.016,10	43.462,00	5.554,10
Material	21.800,00	15.944,10	5.855,90

PÔRTO DE SANTOS

Continuou êsse pôrto sob o regime de concessão, para execução de obras e exploração comercial de suas instalações, outorgadas à Companhia Docas de Santos, desde 1890, com base na Lei n.º 1.746, de 13 de outubro de 1869.

Tendo em vista as modificações introduzidas no regime de concessões portuárias pela nova lei básica do Decreto n.º 24.599, de 6 de julho de 1934, providenciou êste Departamento para a revisão dêsse contrato.

Ouvido o Ministério da Fazenda e não se tendo manifestado a respeito após vários anos, foi proposta a V. Excia., pelo ofício n.º 816, de 1 de março, a novação do contrato, incluindo-se entre as cláusulas contratuais uma assegurando à concessionária o direito às isenções e reduções de impostos aduaneiros previstas nas leis vigentes as quais poderiam ser modificadas, em caráter geral, por ulteriores leis aduaneiras, a fim de atender ao despacho dado pelo Sr. Presidente da República na Exposição de Motivos do Ministério da Fazenda de n.º 2.024, do ano de 1941, independente da expedição de um novo decreto-lei.

De novo ouvido, o Ministério da Fazenda declarou que a citada Exposição de Motivos não impedia a novação do contrato, o que motivou V. Excia. autorizá-la por despacho de 31 de março.

Após várias providências junto à Fiscalização e à Companhia Docas de Santos, apresentou esta a sua proposta de um novo têrmo de contrato pelo ofício n.º EC/108.43, de 20 de agôsto, compreendendo quatro partes, a saber :

1.º Disposições Gerais (cl. I a XVI).

2.º Ampliação e melhoramento das instalações portuárias — capital inicial e capital adicional. Fundos de compensação do capital (cl. XVII a XXV).

3.º Exploração comercial do pôrto — conservação e renovação das instalações — conservação de profundidade do pôrto e do canal de acesso (cl. XXVI a XXXV).

4.º Contabilidade — Tomada de contas — Estatística (cl. XXXVI a XLV).

Estudada pela 2.ª e 3.ª Divisões dêste Departamento, hoje denominadas de Planos e Obras e Econômica e Comercial, encontra-se em ultimação êsse estudo para ser submetido à apreciação e aprovação de V. Excia.

De acôrdo com o disposto no Decreto n.º 658-A, de 21 de fevereiro de 1936, foi encerrada a conta de capital da Companhia a partir de 16 de julho dêsse ano, abrindo-se, com início nessa data. a primeira conta de capital adicional, ficando nela compreendidas as despesas ainda não efetuadas, das autorizadas pelo Decreto nú-

mero 18.284, de 16 de julho de 1928, e de outras consideradas necessárias ao serviço do pôrto.

O capital inicial encerrado e reconhecido atingiu ao total de Cr$ 217.815.597,36.

Quanto ao capital adicional, ainda não constituído, terá a sua primeira conta encerrada em 16 de junho de 1945.

Para amortização do capital inicial, de acôrdo com a proposta dêste Departamento, V. Excia. aprovou pelo Aviso n.º 240, de 13 de janeiro, a tabela das quotas semestrais.

Assim, aquêle capital será, de acôrdo com essa tabela, reconstituído por quotas semestrais de Cr$ 319.769,25 4/5 e mais os juros de 6% ao ano, no período de 1 de janeiro de 1939 a 7 de novembro de 1980.

Tomada de contas — Foi realizada a tomada de contas relativa ao exercício de 1941, durante o ano de 1943, achando-se em estudo neste Departamento, com o seguinte resultado:

Capital reconhecido até 31-12-1940	Cr$	232.021.556,29
Acréscimo no período, de obras realizadas	Cr$	5.761.563,16
Capital reconhecido até 31-12-1941	Cr$	237.783.119,45
Renda bruta no período	Cr$	78.156.040,75
Custeio e conservação no período.	Cr$	53.964.206,90
Renda líquida no período	Cr$	24.121.833,85
Percentagem da renda líquida sôbre o capital		10,17%

Tarifa Portuária — Continuou em vigor a tarifa aprovada pela Portaria n.º 494, de 1940, com as modificações feitas pela de n.º 47, de 1941.

Obras novas — Foram as seguintes as obras novas realizadas pela Companhia e fiscalização dêste Departamento durante o exercício de 1943, tôdas com os seus projetos e orçamentos prèviamente aprovados pelo Govêrno Federal:

Na Ilha Barnabé — Atêrro geral, em prosseguimento à 2.ª etapa dessa obra, num volume de 5.400 m³.

Calçamento — 1.642 m².

Tanque G Z-12, para depósito de gasolina. Terminadas as provas de carga, feitas no comêço do ano, em tôdas as estacas da segunda fundação, e substituídos os elementos defeituosos por novos com as respectivas provas de carga também sôbre êsses, foi construído o *radier* e em novembro, colocada em posição a estrutura metálica.

Tanque G O-7, para depósito de *gas-oil*. Feita a prova de enchimento com água e constatadas as boas condições tanto das fundações como do vedamento, realizaram-se as obras complementares de instalação tais como: muros de recinto, muros e atêrro de plataforma, bases para as tôrres de tomadas para vagões, galpões de lavagem e enchimento de tambores, com a terminação completa dessa obra.

Tanque K E-5, para depósito de querosene. Ficou inteiramente concluído com a execução das obras complementares tais como: casa de bombas, galpões para lavagem e enchimento de tambores etc.

Tanque K E-6, para depósito de querosene. Como o anterior, ficou inteiramente concluído com a realização das obras complementares.

Tanto êsse como o de n.º K E-5 já receberam a sua primeira carga de inflamável.

Tanque O C A-9, para depósito de óleo de caroço de algodão. Encontram-se pràticamente concluídas as obras dêsse tanque, faltando-lhe apenas a complementar do muro de recinto.

Plataformas e *galpões*, para depósito de tambores. Dos galpões e plataformas projetadas, foram concluídas duas.

Tanque em Alamoa, para óleo combustível. Prosseguiram e foram terminados os serviços iniciados no exercício anterior, nos tanques OCB-5, OCB-6, OCB-7, OCB-8, OCB9 e prestes a ser concluído o OCB-10.

Oleoduto Saboô-Alamoa — Prosseguiu o serviço de construção da casa de bombas e foi iniciado o de assentamento de tubos condutores.

Alargamento da faixa do cais de Paquetá ao canal do mercado — Prosseguiu a execução dessa obra com menor intensidade que no exercício anterior devido às dificuldades de obtenção de ferro e cimento para o concreto armado. Foi assim fraca a moldagem de estacas e respectiva cravação. A superestrutura foi concretada até o trecho 15, inclusive.

Foram feitos ainda revestimentos de cantaria do cais, atêrro na parte da superestrutura concretada, assentamento de linhas para o carregador mecânico de café e descarregador de trigo, lançamento de cabo telefônico.

Estação de manobras de cabos elétricos no Saboô — Prosseguiu a execução dessa obra com a execução de excavações e execução de *radier* em concreto armado, lage de concreto do piso do edifício, paredes de alvenaria de tijolo, cobertura em uma lage de uma abóboda de concreto armado, assentamento de caixilhos, construção de caixas de descarga de óleo dos transformadores, piso cimentado do porão e assentamento de calhas e condutores.

Dragagem — O cubo dragado para conservação das profundidades necessárias, atingiu durante o ano ao volume de 885.050 m³, não tendo sido assim atingido ainda o volume contratual de .... 1.000.000 m³, em virtude de terem persistido as seguintes causas perturbadoras: falta de combustível apropriado e redução das horas de trabalho, por ser proibido sair do pôrto depois das 18 horas e antes das 6 horas, para descarga do dragado.

Obras de conservação e reparação — Foram realizadas em 15 armazéns internos e 18 externos, nos armazéns frigoríficos, nos escritórios, almoxarifado, oficinas, residências, armazéns para inflamáveis, casas para operários, tanques de óleo cru, guindastes, automóveis, instalação para descarga de trigo, material rodante e flutuante, *ferryboats,* instalação hidroelétrica, substação de Guarujá, Central Elétrica, Subestação e rêde de distribuição de fôrça e luz, pedreira, linhas férreas em Santos e Barnabé, rêde de abastecimento dágua, grupos sanitários, rêde de esgotos e águas pluviais, e finalmente no Ambulatório Gaffrée-Guinle.

APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Cais, com as seguintes extensões e profundidades:

562,70 m para 11 metros de profundidade
301,15 m para 10 metros de profundidade
1.886,32 m para 8 metros de profundidade
2.283,90 m para 7 metros de profundidade

Armazéns:

29 internos com a área total de 58.423 m^2
29 externos com a área total de 222.376 m^2

Guindastes:

105 elétricos
31 hidráulicos
4 a vapor
2 a motor Diesel

Linhas férreas:

Na faixa do cais	15.638 metros
Na zona do pôrto	86.936 metros
Locomotivas de 100 a 200 H. P.	25
Vagões de 10 a 30 toneladas	179
Tratores para manobras...............	11
Flutuantes para atracação	18
Cábrea de 80 toneladas	1

Sugadores de trigo:

2 de 120 toneladas por hora
4 de 60 toneladas por hora

Carregadores mecânicos:

De carvão	24 grabs
De café	6 grabs
De bananas	2 grabs
Tanques para inflamáveis	31

Hidrantes :

172 com descarga horária de 15 a 30 toneladas

Estaleiros de reparação naval	20
Carreiras	33
Rebocadores	5
Lanchas	8
Barcas dágua	2
Batelões	4
Chatas de ferro	5
Chatas de madeira	1
Escafandro	1

ASSUNTOS DIVERSOS

A situação de guerra em que permanece o mundo continuou a perturbar sèriamente os serviços portuários.

A irregularidade das chegadas dos navios, sem aviso prévio e às vêzes em comboio, aumentam as dificuldades dos serviços, pela impossibilidade de qualquer previsão sôbre os mesmos.

Devido à situação anormal na navegação, foram na cabotagem aproveitados navios de calado superior aos trechos do cais destinados a êsse serviço, dificuldade que tem sido sanada com a utilização de flutuantes.

Os guindastes hidráulicos, difíceis de substituir por outros elétricos, como prevê a Companhia, dada a impossibilidade de sua aquisição, continuam deficientes provocando o retardamento dos trabalhos de estiva, pois sòmente depois de atracados os navios podem êles ser transportados para o local dos serviços, sujeitos ainda às demoras de ligação dos encanamentos.

Os serviços de capatazias devido à anormalidade do momento e à forma de pagamento por salário que ainda vigoram, concorrendo também para isso a convocação para o serviço militar de operários já adestrados, que vêm sendo substituídos por novos.

Atendendo à sugestão feita pelo Adido Comercial da Embaixada Americana, feita por intermédio do Conselho Nacional de Petróleo, permitiu êste Departamento que os navios mercantes des-

carregassem o excesso de óleo combustível que tivessem à bordo, diretamente para os vagões tanques, enquanto permanecessem atracados aos cais comuns de desembarque de carga sêca, a fim de desembaraçar mais ràpidamente tais navios.

Essa providência foi estendida por Circular n.º 3.469, de 20 de setembro, dêste Departamento, aos demais portos, apenas para o óleo combustível e Diesel.

Nos primeiros dias de janeiro foi inaugurado o entreposto de depósito franco para mercadorias paraguaias, no armazém n.º 7 da Companhia Docas de Santos em satisfação ao compromisso assinado com a República do Paraguai pelo Convênio firmado e promulgado pelo Decreto n.º 7.712, de 25 de agôsto de 1941.

Atendendo ao pedido da Companhia Docas de Santos e parecer favorável dêste Departamento autorizou V. Excia. pelo Aviso n.º 1.499, de 15 de junho, que essa Companhia vendesse em hasta pública, o prédio em ruínas e respectivo terreno sito na rua Xavier Pinheiro n.º 35, deduzido, porém, do capital adicional da Companhia o quanto se apurasse com essa venda.

Pelo ofício n.º 2.932, de 4 de agôsto, encaminhando a êsse Ministério uma consulta a respeito da cobrança executiva de taxas de esgôto, por ação que lhe foi movida pela Prefeitura de Santos, manifestou-se contrário à pretensão dessa Prefeitura, concluindo após meticuloso estudo da questão que "não se deve sujeitar a Companhia ao pagamento de taxas por serviços que não são prestados nem poderão ser, enquanto a União não autorizar as obras de ligação dos esgotos do pôrto com a rêde de esgotos da cidade, e o Estado não construir os ramais que possibilitem essa ligação, pois, do contrário, aquêle pagamento redundaria na cobrança de impôsto sôbre serviço federal".

Almoxarifado do Distrito — O balanço realizado em 31 de dezembro de 1943, acusou um saldo de materiais no valor de Cr$ 22.549,00.

Bens móveis e imóveis — O valor dos bens móveis em poder do Distrito atinge a Cr$ 121.228,30, constituídos de móveis, uma bomba a gasolina, 1 baleeira e 1 automóvel Ford.

Marés — Foram observadas com regularidade, tendo sido os diagramas correspondentes, do marégrafo instalado no pôrto, enviados para estudo à Divisão de Hidrografia dêste Departamento.

Planta hidrográfica — Devido à dificuldade de falta de combustível não foi possível completar as sondagens na barra e o estudo detalhado de correntes, a fim de terminar a planta levantada pela Fiscalização de Santos, Baixada e Arredores, o que será feito no ano próximo.

Observações meteorológicas — Foram feitas essas observações referentes a pressão, temperatura, ventos e chuvas.

Declinação magnética — Foi em 1943, de 12° 45' 0.

PÔRTO DE SÃO SEBASTIÃO

Continuou êsse pôrto sob o regime de concessão outorgada ao Estado de São Paulo, com as suas obras de cais, atêrro, armazéns e outros serviços complementares terminados em fins de 1942, faltando para a sua completa conclusão a dragagem e o aparelhamento para carga e descarga e ligação ferroviária com o *hinterland* a que vai servir.

Várias modificações foram aprovadas pelo Decreto n.° 10.661 de 19 de outubro de 1942, publicado no *Diário Oficial* de 30 de janeiro, as quais consistiam no adiamento da aquisição dos guindastes e respectivas linhas férreas, além da construção de 525 metros de capeamento do enrocamento sul do molhe de acesso e substituição de 3.600 m^2 de calçamento a paralelepípedos por 10.260 m^2 de revestimento com saibro e barro e 645 m^2 de meios-fios de concreto simples.

Tomada de contas — Foi realizada a primeira tomada de contas abrangendo as despesas realizadas até 31 de dezembro de 1941. Nessa tomada de contas, verificou-se que as despesas apuradas pelas fôlhas mensais de medição se elevaram a Cr$ ...... 15.723.762,86.

Várias obras escederam no seu custo o consignado no orçamento aprovado pelo Decreto n.º 8.231, de 17 de novembro de 1941, e outras não estavam previstas nesse orçamento.

A Comissão resolveu, pelo exposto, glosar o excesso de despesa no valor de Cr$ 3.871.573,58, reconhecendo apenas as constantes do Decreto n.º 8.231, no valor de Cr$ 11.852.189,28, como capital aplicado pelo Estado Concessionário.

Essa tomada de contas, submetida à V. Excia. pelo ofício n.º 1.087, de 2 de março, dêste Departamento, foi aprovada pelo Aviso n.º 1.036, de 16 de abril.

Tarifas Portuárias — Por solicitação do Estado, foram estudadas as tarifas propostas as quais submetidas a V. Excia. pelo ofício n.º 1.158, de 29 de março, dêste Departamento foram aprovadas pelo Aviso n.º 1.041, de 19 de abril.

Inauguração do tráfego do pôrto — Juntamento com o pedido de aprovação da tarifa solicitou o Estado autorização para iniciar a exploração comercial do pôrto quando oportuno, visto o estado precário do abastecimento dágua e de energia elétrica e de estarem os armazéns ocupados por fôrça militar para serviço de guerra, não permitirem essa inauguração imediata, o que, de acôrdo com o parecer dêste Departamento, foi por V. Excia. concedido pelo mesmo Aviso que aprovou a tarifa portuária.

A fim de verificar como se comportam as obras realizadas e bem assim como estão sendo conservados pelo Estado concessionário, determinei ao Chefe do Distrito por Portaria n.º 51, de 24 de abril, uma inspeção detalhada a êsse pôrto. O resultado dessa inspeção que me foi comunicado pelo aludido Chefe do Distrito foi o seguinte : grandes depressões na pavimentação da avenida de acesso ao pôrto, ocasionadas por fugas do atêrro pelas ligações das chapas de concreto e pelos interstícios do enrocamento, que sustentam êsse atêrro de um e outro lado dessa avenida; idênticas depressões no molhe de acesso, motivadas ao que parece pela mesma causa; extensas trincas no molhe acostável que compreende os cais de 8,00 m, 6,00 m e 4,00 m, nas vigas longitudinais de concreto armado e bem assim nas transversais que se apóiam sôbre as

primeiras e sustentam o estrado dêsses cais; más condições das defensas de madeira; abatimento nos panos das paredes dos armazéns o que se constata pelas extensas trincas existentes a dois terços do pé direito e defeitos na sua cobertura e na dos seus alpendres; falta da conclusão das instalações elétricas e de abastecimento dágua; nenhuma providência sôbre as instalações sanitárias.

Pelo resumo acima teve-se a impressão que essas obras estão meio abandonadas, do que resultou pedido de providências ao Estado pela Chefia do Distrito.

PÔRTO DE CANANÉIA

Nada foi feito ainda nesse pôrto dado em concessão a particulares, tendo sido mais uma vez adiado o início das obras, a requerimento da Companhia Concessionária, pelo Decreto n.º 11.898, de 16 de março de 1943.

ATOS REFERENTES AO PÔRTO DE SANTOS

Portaria n.º 736, de 5 de outubro, aprovando a concessão de abono aos diaristas da Companhia Docas de Santos.

Decreto n.º 11.735, de 1 de março de 1943, aprovando projeto e orçamento, na importância de Cr$ 1.175.738,70, para o lançamento de 2 cabos alimentadores de energia elétrica ao aparelhamento a ser montado no novo cais do Saboô e às instalações de óleo combustível e outros em Alamoa.

Decreto n.º 11.736, de 1 de março de 1943, aprovando projeto e orçamento, na importância de Cr$ 95.239,30, para o lançamento de um cabo telefônico subterrâneo entre Saboô e Alamoa com o comprimento total de 2.200 metros.

Decreto n.º 12.426, de 17 de maio de 1943, aprovando projeto e orçamento, na importância de Cr$ 652.740,50, para o atêrro dos terrenos baixos do Valonga e Alamoa.

Decreto n.º 12.427, de 17 de maio de 1943, aprovando projeto e orçamento, na importância de Cr$ 2.408.780,50, para o atêrro geral na ilha do Barnabé.

Decreto n.º 14.054, de 22 de novembro de 1943, aprovando projeto e orçamento, na importância de Cr$ 96.641,70, para construção da rêde especial de telefones na ilha do Barnabé, para o uso exclusivo de sinais entre tanques e navios durante as operações de carga e descarga.

Tôdas essas obras serão levadas a efeito pela Companhia Docas de Santos.

PÔRTO DE SANTOS

Movimento de navios — Em 1943 estiveram no pôrto 587 embarcações procedentes do estrangeiro, com 1.132.023 toneladas de registro e 1.538 de cabotagem, com 854.277, perfazendo um total de 2.125 embarcações com 1.986.300 toneladas.

Em 1942 o número de navios de longo curso foi de 728, com 1.979.151 toneladas e, de cabotagem 1.399, com 1.338.955 toneladas, atingindo a um total de 2.127 embarcações com 3.318.106 toneladas.

Comparando o movimento nesses dois anos, verifica-se ter havido uma diminuição de 847.128 toneladas ou 42,8% no movimento de longo curso e de 484.678 toneladas ou 36,2% no de cabotagem.

Sofreu assim o movimento total, uma diminuição de 1.331.806 toneladas ou 40,1%.

Movimento de mercadorias — Em 1943, a importação de longo curso foi de 1.070.788 toneladas e a de cabotagem, de 579.509.

Quanto à exportação de longo curso foi de 911.067 toneladas e a de cabotagem de 295.975. Somadas essas parcelas, verifica-se um total de 2.857.339 toneladas.

Em 1942 a importação de longo curso havia sido de 1.101.496 toneladas, a importação de cabotagem de 559.868, a exportação de longo curso de 794.295 e a exportação de cabotagem de 325.426, perfazendo um total de 2.808.085 toneladas.

Comparando os movimentos nesses dois anos, verifica-se terem sido muito pequenas as oscilações, como se verá a seguir :

A importação de longo curso, caiu de 30.708 toneladas ou 2,8%; a importação de cabotagem aumentou de 19.641 toneladas ou 3,5%; a exportação de longo curso cresceu de 116.772 toneladas ou 14,7% e a exportação de cabotagem diminuiu de 56.451 toneladas ou 16,0%.

Essas variações proporcionaram no movimento total um pequeno aumento de 49.254 toneladas, isto é, 1,8%.

Receita — A renda bruta das taxas portuárias foi em 1943, de Cr$ 60.450.661,10 e o impôsto adicional de 10% de Cr$ .... 18.046.798,60, sendo a receita total de Cr$ 78.497.459,70.

Em 1942, a renda bruta fôra de Cr$ 62.409.990,25; o impôsto adicional de 10% de Cr$ 18.403.864,80 e a receita total de Cr$ 80.813.855,05.

Comparando os valores nesses dois anos, verifica-se que a renda bruta das taxas portuárias baixou de Cr$ 1.959.329,15, o que representa em percentagem 3,1%, caindo também o impôsto adicional de 10%, porém, em proporções bastante inferiores, apenas de Cr$ 357.066,20, ou sejam, 1,9%.

Resultou daí, ter a receita total baixado de Cr$ 2.316.395,35, isto é, 2,9%.

Cumpre salientar que a Companhia não se beneficia com a arrecadação do impôsto adicional de 10%, todo êle recolhido como renda ordinária da União.

ESTADO DO PARANÁ

Décimo-sexto Distrito de Fiscalização (DF-16)

As atividades dêste Departamento no que diz respeito a estudos, obras de melhoramentos de portos e de rios e exploração comercial dos primeiros no Estado do Paraná foram exercidas pelos seus órgãos: a Fiscalização do Pôrto de Paranaguá e Comissão de Estudos e Obras do Rio Iguaçu, substituídos em virtude da reorganização levada a efeito pelo Decreto-lei n.º 6.166 e Decreto número 14.432, de 31 de dezembro, pelo Décimo-sexto Distrito de Fiscalização com atribuições mais amplas e melhor definidas.

Verbas — As verbas distribuídas para as despesas de pessoal, material e obras a cargo do Distrito, tiveram o seguinte movimento:

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA Cr$	DESPENDIDA Cr$	SALDOS Cr$
Pessoal do Quadro	127.163,30	127.163,30	—
Pessoal Extranumerário	89.400,00	52.670,20	36.729,80
Dif. de vencimentos	48,00	48,00	—
Material	132.500,00	131.883,30	616,70
Obras	1.100.000,00	1.100.000,00	—
Decreto-lei n.º 5.841 (10% adicionais devidos ao Estado)	90.000,00	90.000,00	—
Pessoal — Indenização	18.000,00	17.212,00	788,00
Pessoal V — Outras despesas com pessoal	3.000,00	2.750,00	250,00

PÔRTO DE PARANAGUA

A construção e exploração comercial dêsse pôrto continuaram sob o regime de concessão outorgada ao Estado, com base no De-

creto n.º 22.021, de 27 de outubro de 1932, tendo sido o respectivo contrato assinado em 3 de dezembro e registrado pelo Tribunal de Contas em 19 do mesmo mês e ano.

Tomada de contas — Várias tomadas de contas de diversos exercícios, em atraso, foram realizadas durante o ano, encaminhadas a êsse Ministério, com os seguintes resultados:

EXERCÍCIO DE 1939

	Cr$
Capital reconhecido até 31-12-1938.....	11.648.743,53
Obras executadas	827.235,00
Capital total	12.475.978,53
Renda bruta	2.074.345,00
Despesas de custeio e conservação	1.771.914,80
Renda líquida	302.431,10
Percentagem da renda líquida sôbre o capital	2,43%

Essa tomada de contas encaminhada pelo ofício n.º 4.120, de 16 de novembro, foi aprovada pelo Aviso de V. Excia. número 2.820, de 10 de dezembro.

EXERCÍCIO DE 1940

	Cr$
Capital reconhecido até 31-12-1939.....	12.475.978,53
Renda bruta	1.791.913,90
Despesas de custeio e conservação	1.736.465,90
Renda líquida	55.448,00
Percentagem da renda líquida sôbre o capital	0,44%

EXERCÍCIO DE 1941

	Cr$
Capital apurado até 31-12-1940	12.475.978,53
Obras realizadas no ano de 1941	55.188,10
Capital total	12.529.166,63
Renda bruta	2.340.720,50
Despesas de custeio e conservação	2.262.255,60
Renda líquida	78.464,90
Percentagem da renda líquida sôbre o capital	0,62%

EXERCÍCIO DE 1942

	Cr$
Capital apurado até 31-12-1941	12.529.166,63
Obras realizadas durante o exercício....	4.435.528,90
Capital total	16.964.695,53
Renda bruta	2.355.083,40
Despesas de custeio e conservação	2.761.660,20
Deficit da exploração	406.576,80

Essas três últimas tomadas de contas foram submetidas à apreciação de V. Excia., e ainda não aprovadas até o encerramento do exercício, pelos ofícios dêste Departamento n.ºs 4.481, 4.534 e 4.681 respectivamente de 15, 20 e 31 de dezembro.

Como se vê pelos resultados acima, passou a exploração dêsse pôrto ao regime de *deficit* no exercício de 1942, devido ao aumento das despesas de custeio e conservação.

Tarifas — Continuaram em vigor as do exercício anterior aprovadas pela Portaria n.º 82, modificada pela de n.º 490, ambas do ano de 1941.

Achando-se abarrotados os armazéns, sem mais espaço para receber outras remessas de mercadorias várias, foi aplicado a êsse pôrto, com autorização de V. Excia. dada por despacho de 5 de outubro, as medidas de emergência constantes do Decreto-lei número 5.369, de 1 de abril.

APARELHAMENTO E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Profundidade do canal de acesso: mínima de 6,15 m na barra norte e 8,00 m entre a barra e o cais.

Extensão do cais:

400 metros com a profundidade de 8 metros.

100 metros com a profundidade de 5 metros.

146 metros com a profundidade de 8 metros para o serviço de inflamáveis.

Largura da faixa interna de serviço, 13,70 m nos primeiros e 8,00 m nos de inflamáveis.

Armazéns — 12 com 25.064 m² de área e 13.000 toneladas de capacidade, sendo: 3 internos com 6.000 m² de área e 28.200 toneladas de capacidade; e 9 externos com 19.064 m² de área e ..... 101.850 toneladas de capacidade.

Guindastes elétricos — 3, sendo 1 de 5 toneladas e 2 de 1,5 toneladas.

Guindastes a vapor — 1 de 4 toneladas e 2 de 3 toneladas.

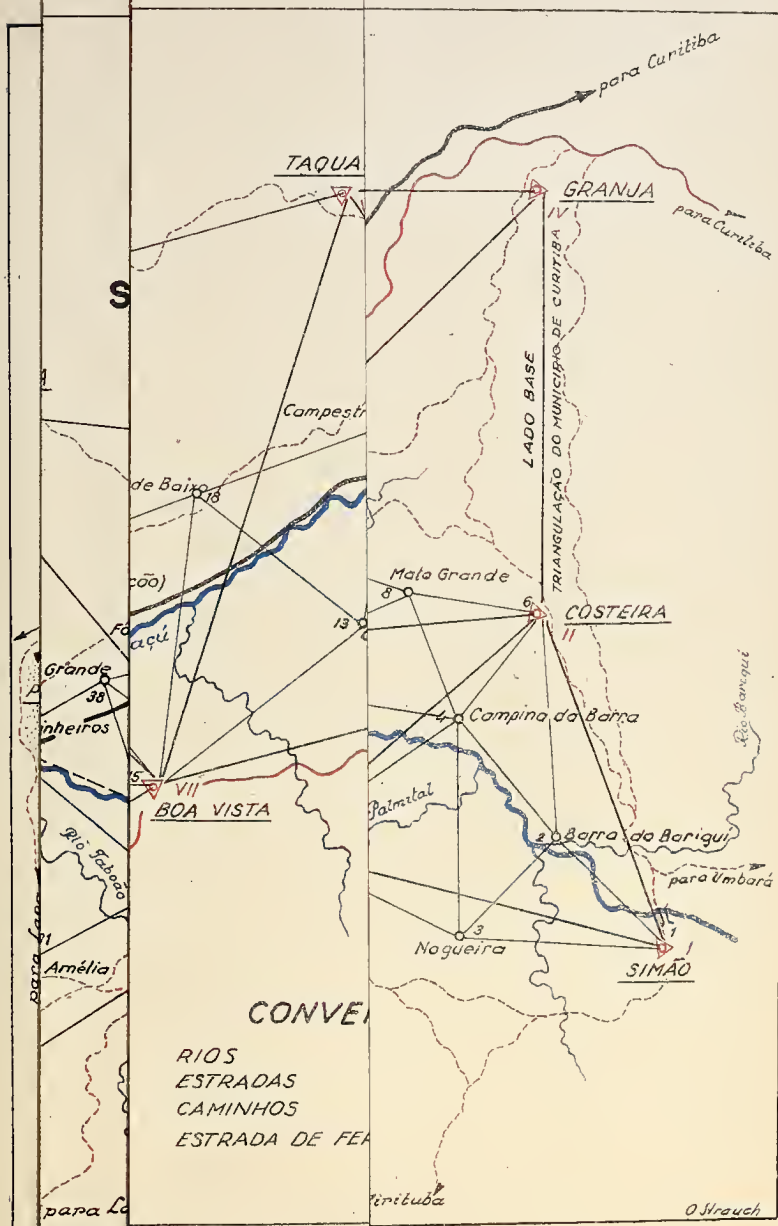
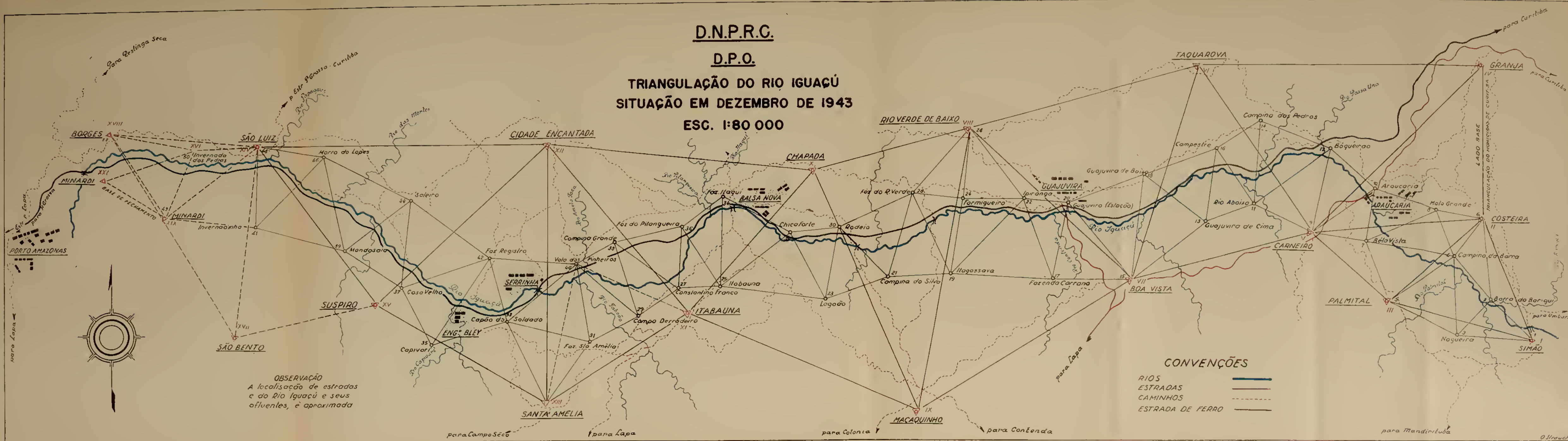
Pontes rolantes — 3 de 1,5 tonelada, instaladas em cada um dos 3 armazéns internos.

Cábrea "titan" — 1 de 30 toneladas.

Linhas férreas — 7.000 metros de bitola de 1,00m.

Locomotivas — 2, sendo 1 de 180 H.P. e 1 de 35 H.P.

Vagões — 66 com o total de 100 toneladas de capacidade, sendo:

12 de 12 toneladas
9 de 16 toneladas
18 de 20 tonelaads
12 de 24 toneladas
15 de 28 toneladas

D.N.P.R.C.
D.P.O.
TRIANGULAÇÃO DO RIO IGUAÇÚ
SITUAÇÃO EM DEZEMBRO DE 1943
ESC. 1:80 000
BORGES
SÃO LUIZ
CIDADE ENCANTADA
RIO VERDE DE BAIXO
CHAPADA
TAQUAROVA
GRANJA
MINARDI
PORTO AMAZONAS
SUSPIRO
SÃO BENTO
SERRINHA
ENGº BLEY
SANTA AMÉLIA
ITABAUNA
BALSA NOVA
MACAQUINHO
GUAJUVIRA
BOA VISTA
CARNEIRO
ARAUCARIA
COSTEIRA
PALMITAL
SIMÃO
Rio Iguaçú
CONVENÇÕES
RIOS
ESTRADAS
CAMINHOS
ESTRADA DE FERRO
OBSERVAÇÃO
A localisação de estradas e do Rio Iguaçú e seus afluentes, é aproximada
para Lapa
para Campo Sêco
para Colonia
para Contenda
para Mandirituba
para Curitiba
BASE DE FECHAMENTO
LADO BASE

Rebocador — 1 de 250 H.P.

Hidrantes — 13 fornecendo 10.000 litros dágua por hora.

Estaleiro — 1 para embarcações até o máximo de 200 toneladas.

ESTUDOS E OBRAS DE MELHORAMENTOS DO RIÓ IGUAÇU

Prosseguiram normalmente os estudos e as obras de limpeza de margens, desobstrução do leito, derrocamento de rochas submersas e regularização, por meio de espigões, dêsse rio, tendo prevalecido a mesma organização geral já exposta nos relatórios anteriores, sob a direção da Comissão de Estudos e Obras do rio Iguaçu.

A desmatação de margens corroídas pela corrente, que atingira em 1942 ao Km 112, foi levada ao Km 125 neste exercício.

A desobstrução do leito atingiu ao Km 124 + 500 m, sendo que em 1942 alcançara o Km 107 + 500 m. Com os serviços realizados, atingem a perto de 60 mil os troncos e galharias de árvores, retirados do leito do rio Iguaçu, desde o início das atividades dessa Comissão.

Com mais 30 quilômetros, alcançarão S. Mateus do Sul êsses utilíssimos serviços subsidiários de limpeza de fundo e margens, cuja execução, só por si, tem constituído notável melhoria das condições do rio, quanto à navegabilidade.

No Km 22 foram continuados os trabalhos de derrocamento da lage "Baitaca", aproventando-se a pedra retirada para a construção de um guia corrente na margem direita, com a extensão aproximada de 360 metros. Foram derrocados e retirados do fundo 809,50 metros cúbicos de pedra.

Em Vila Palmeira, no afloramento de rocha do Km 80, foram derrocados e retirados 84,500 metros cúbicos de pedra, tendo sido depois paralizados os trabalhos, em vista da falta de uma caçamba adequada a retirada econômica da pedra do fundo. Futuramente serão retomados tais trabalhos.

Quanto à regularização foram construídos 70 espigões de pedra nos Km 10 e 11, com um cubo de 3.856 metros cúbicos de pedra, empregado.

Dêste cubo, 3.649 metros foram derrocados durante o exercício, aproveitando-se 207 metros derrocados no ano anterior.

O aprofundamento do leito do rio obtido com estas obras foi de 40 a 60 centímetros, tornando o trecho melhorado perfeitamente praticável em estiagem. Salvo algumas correções que a observação e a experiência adquirida indicam serem necessários nos trechos regularizados dos quilômetros 2 e 3, pode-se considerar o curso como regularizado até o Km 27, porquanto, com os serviços já executados, só a partir dêste quilômetro serão necessárias outras obras que já estão sendo estudadas entre os quilômetros 27 e 40.

Tais estudos não têm por mira exclusivamente a regularização como até agora: pensa o Departamento nas possíveis vantagens da adoção de um sistema misto, com a construção de uma baragem móvel, provida de eclusa, nas proximidades do Km 33, a qual, se construída com 4 metros de altura, poderá influir em todo o trecho a montante, até Pôrto Amazonas. Os estudos necessários estão em andamento e oportunamente serão submetidos à apreciação de V. Excia.

Foram continuados os estudos do reservatório de compensação de estiagem a montante de Serrinha, infelizmente sem a intensidade e o rendimento desejáveis, pela falta de técnicos em quantidade necessária à multiplicação das turmas de levantamento topográfico e pela momentânea impossibilidade de ser obtido o levantamento aerofotogramétrico da área a inundar, apesar de todos os esforços dispendidos para a consecução dêste *desideratum.*

A triangulação, que deverá servir de base a tais estudos foi levada até Pôrto Amazonas, tendo sido feitas medições de ângulos e nivelamentos trigonométricos em 52 vértices e reconhecimentos em 9 vértices. Foi feito todo o estaqueamento para a base de fechamento, que terá mais ou menos 2.650 metros e cuja medição está sendo feita. No que diz respeito ao levantamento topográfico, foram levantadas 490 seções a nível, com um desenvolvimento de 95.383 metros, atingindo a abertura de picadas a um total de 80.676 metros.

PARANÁ — *RIO IGUAÇU — Serviço de Obras Subsidiárias (Desobstrução do leito). Ao fundo: margem desmatada.*

PARANÁ — *RIO IGUAÇU* — *Serviço de Obras Subsidiárias* (*Desobstrução do leito*).

PARANÁ — *RIO IGUAÇU — Espigões do 4.º trecho (Km. 8) (18 meses após a construção).*

PARANÁ — *RIO IGUAÇU — Espigões do 4.º trecho (Km. 8) 18 meses após a construção.*

PARANÁ — *RIO IGUAÇU* — *Espigões do 6.º trecho em construção nas Aduelas. Km. 10. Serviço de obras fixas.*

PARANÁ — *RIO IGUAÇU — Espigões do 6.º trecho em construção nas Aduelas. Km.* 10.

PARANÁ — *RIO IGUAÇU* — *Espigões do 7.º trecho (Km. 13). Vista de juzante mostrando a praia formada.*

PARANÁ — *RIO IGUAÇU — Espigões do 7.º trecho. (Km. 13). Praia formada à juzante.*

O levantamento de poligonais niveladas e contraniveladas, com o estabelecimento de RRNN de quilômetro em quilômetro, atingiu a 40.555 metros de picada.

Os serviços executados podem ser resumidos da seguinte forma, com seus custos respectivos :

Limpeza de margens (4.ª Residência)

Desmatação... 14.693 metros lineares

DESPESAS	Cr$
Pessoal	30.096,14
Material	1.875,16
Total	31.971,30
Custo do metro linear	2,18

Observação — O custo médio do ano anterior foi de 1,59 por metro linear. O aumento deve-se à alta dos salários e das utilidades em geral e ao fato de estar o serviço cada vez mais longe das sedes de direção.

Desobstrução do leito :

	2.ª Res.	4.ª Res.	TOTAL
Troncos grandes, retirados	170	499	669
Troncos médios, retirados	489	935	1.424
Galharia retirada	340	4.981	5.321
Troncos pequenos retirados	793	—	793
Total de unidades retiradas	1.792	6.415	8.207
Despesa:	Cr$	Cr$	Cr$
Pessoal	14.094,30	33.699,00	47.793,30
Material	1.612,00	1.992,90	3.604,90
TOTAL	15.706,30	35.691,90	51.398,20
Custo médio da unidade	8,76	5,56	6,26

Nota — O custo médio foi também mais elevado do que o do ano anterior, pelo mesmo motivo já exposto, em relação a desmatação. O custo do serviço na 2.ª Residência foi mais elevado do que na 4.ª Residência, por se tratar de revisão.

Construção de espigões :

Espigões construídos	70
Cubo de pedra empregada	3.856 ³m
Pedra extraída da pedreira	3.649 m³

Despesa : *Cr$*

Pessoal	97.270,75
Material	37.577,90
Total	134.848,65
Custo por metro cúbico derrocado e transportado	34,97

Derrocamento de rochas submersas :

	2.ª Res.	4.ª Res.	TOTAL
Número de minas broqueadas.......	410	81	491
Comprimento dos furos	934,20m	127	1.061,20
Minas dinamitadas..................	306	76	382
Cubo de pedra derrocada e retirada do leito............................	809,50m³	84,5m³	894,0m³
Despesa	Cr$	Cr$	Cr$
Pessoal.........................	39.802,35	10.065,05	49.867,40
Material........................	22.775,00	3.197,15	25.972,15
TOTAL....................	62.577,35	13.262,20	75.739,55
Custo por metro cúbico derrocado e empregado no guia corrente..........	77,30	156,90	84,71

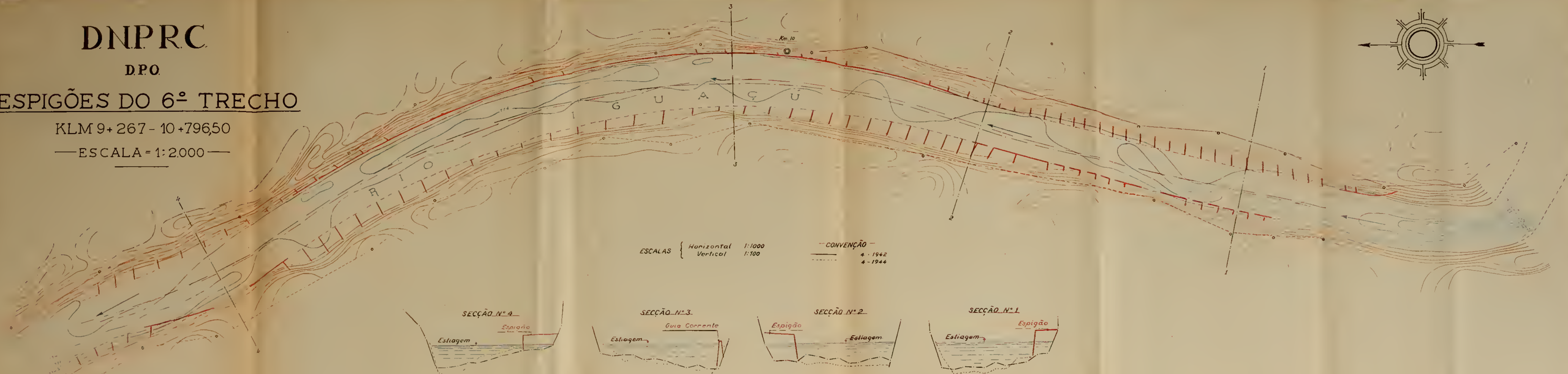
SERVIÇO AFETO À 5.ª RESIDÊNCIA

	PESSOAL Cr$	MATERIAL Cr$	TOTAL Cr$
Hidrometria			
556 medições de descarga em "Serrinha"			
501 fichas calculadas............	18.745,22	1.074,73	19.819,95
Topografia			
95.383 metros de seções transversais niveladas.			
40.555 metros de poligonal nivelada e contranivelada			
121.231 metros de picada...........	50.238,54	3.217,26	53.455,80
Triangulação			
Medições de ângulos em 52 vértices			
Reconhecimento de 4 vértices			
Nivelamentos trigonométricos em 52 vértices..................	21.469,74	3.612,69	25.082,43
Despesa total............	90.453,50	7.904,68	98.358,18

SERVIÇOS AFETOS AO ESCRITÓRIO TÉCNICO

Sede — Pôrto Amazonas.

Estudos — Estudo do andamento das obras de derrocamento da lage submersa do Km 21 (Baitaca), compreendendo levantamento topo-hidrográfico, estudos hidráulicos e análise de custos de serviços. Idênticos estudos relativamente à lage do Km 79 (Palmira). Levantamento das câmaras de decantação situadas entre os espigões dos 5 primeiros trechos. Determinação do perfil instantâneo da superfície da água entre os Km 0 e 20, na maior de 1943. Estudo dos estirões de Palmira, compreendendo o levantamento topo-hidrográfico do rio entre as estacas 2.507 e 2.645,

DNPRC
DPO
ESPIGÕES DO 6º TRECHO
KLM 9+267 - 10+796,50
ESCALA = 1:2.000
RIO IGUAÇU
Km 10
ESCALAS Horizontal 1:1000
Vertical 1:100
CONVENÇÃO
4 - 1942
4 - 1944
SECÇÃO Nº 4
Espigão
Estiagem
SECÇÃO Nº 3
Guia Corrente
Estiagem
SECÇÃO Nº 2
Espigão
Estiagem
SECÇÃO Nº 1
Estiagem
Espigão
OBSERVAÇÃO: Apos a construção o rio so teve uma enchente que durou 20 dias.

anos de 1943, 1942 e parte de 1941. Cálculo de tabelas para determinação de descarga.

Desenho — Desenho da planta geral do Rio Iguaçu, na escala 1:30.000. Desenho provisório do levantamento a montante de Serrinha, entre as estacas 0 e 562. Desenho provisório de triangulação do Rio Iguaçu. Desenho de plantas parciais, em escala reduzida, dos trechos entre os Km 11 e 13, 26 e 40 e 78 e 80. Desenho, para estudo da correlação entre curvaturas do eixo do canal e profundidade do talvegue navegável do Rio Iguaçu, entre os Km 0 e 20. Desenho do esquema da locação dos espigões do 1.º ao 8.º trecho. Desenho dos diagramas comparativos do talvegue navegável entre os Km 0 e 10, relativos aos anos de 1939 a 1942. Desenho do levantamento topo-hidrográfico de Serrinha, para estudo de uma seção de descarga lá instalada, nas escalas de 1:1000 e 1:5000. Desenho de plantas parciais dos trechos entre as estacas 39-79, 79-131, 131-189, 189-254, 254-305, 305-351, 351-397, 351-413, para o estudo das alterações do leito do rio resultantes das construções dos espigões. Desenho das plantas parciais entre as estacas 718 e 722, 604 e 662, 2610 e 2620. Desenho de seções transversais relativas às estacas compreendidas pelas de números 2.507 e 2.645. Encadernação dos projetos do 5.º, 6.º, 7.º e 8.º trechos de espigões, em 4 vias. Desenho de gabaritos de espirais volutas e confecção dos mesmos gabaritos em papel. Levantamento e desenho dos imóveis que a Comissão ocupa em Pôrto Amazonas (incompleto). Desenho de modelos para cadernetas e fichas de descarga e cadernetas de sondagem e nivelamento. Desenho de uma caçamba-polipo de 2 toneladas. Desenho de um pavilhão de madeira para depósito e garage. Desenho de um élo de corente de transmissão para sonda geológica. Desenho da planta de situação dos imóveis que a Comissão ocupa em Pôrto Amazonas. Desenho do anteprojeto de uma casa flutuante a ser construída sôbre a lancha 1.

Despesas realizadas :	*Cr$*
Pessoal	127.815,10
Material	52.456,37
Total	180.271,47

Escritório administrativo — Foram os seguintes os serviços realizados por êste Escritório :

a) Organização da escrita;

b) Ponto;

c) Partes Diárias de despesa pessoal;

d) Confecção dos mapas gerais de Pessoal e Material;

e) Balanço geral do Almoxarifado;

f) Partes Diárias de Entradas e Saídas de material;

g) Partes Diárias do movimento do Almoxarifado;

h) Confecção dos mapas parciais e gerais, em cada mês, de despesa pessoal e material, por títulos da escrita e por espécie;

i) Resumo anual do movimento do Almoxarifado;

j) Estatística.

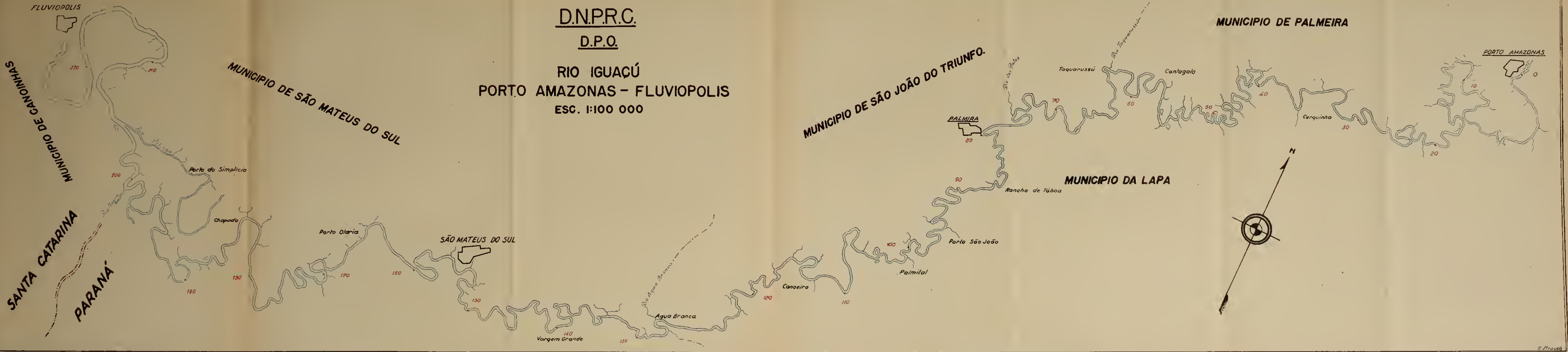
Além dêsses serviços é atribuição do Escritório Administrativo o levantamento detalhado de todos os bens da Comissão mantendo em dia um "Livro de Existência".

Despesas realizadas :

	Cr$
Pessoal	115.748,70
Material	130.207,63
Total	245.956,33

Distribuição da despesa do Escritório Central :

	Cr$
Direção Técnica	159.998,35
Administração	146.705,47
Escritório Técnico	119.523,98
	426.227,80

PORTO AMAZONAS
0
10
20
7
dos Patos
TO A
Pancho de Tábo
O. Strauch

D.N.P.R.C.
D.P.O.
RIO IGUAÇÚ
PORTO AMAZONAS - FLUVIOPOLIS
ESC. 1:100 000
FLUVIOPOLIS
MUNICIPIO DE CANOINHAS
SANTA CATARINA
PARANÁ
MUNICIPIO DE SÃO MATEUS DO SUL
MUNICIPIO DE SÃO JOÃO DO TRIUNFO
MUNICIPIO DE PALMEIRA
MUNICIPIO DA LAPA
Porto do Simplicio
Chapada
Porto Olaria
SÃO MATEUS DO SUL
Vargem Grande
Agua Branca
Canoeiro
Palmital
Porto São João
Rancho de Tábua
PALMIRA
Taquarussú
Cantagalo
Cerquinha
PORTO AMAZONAS
N

1.ª Residência

Sede — Pôrto Amazonas

Construção e aquisição — Material Flutuante e Terrestre, Construção de uma Casa Desmontável, construção de uma Casa flutuante, um guincho a vapor com 1.100 quilos destinado à draga n.º 3; um gerador de corrente contínua; uma esmerilhadora de punho "Ingersoll Rand", um aparelho de frezar com disco divisor, um martelo perfuratriz "Ingersoll Rand"; um martelete para rebitar "Ingersoll Rand"; dois tornos manuais. Montagem e adaptação das Oficinas, móveis, utensílios e ferramentas para o Escritório Central e Residências.

Despesas realizadas :

	Cr$
Pessoal	61.651,74
Material	77.824,20
Total	139.475,94

Reparação e conservação — Material Flutuante, Material Terrestre e maquinismo.

	Cr$
Pessoal	87.963,06
Material	52.012,55
Total	139.975,61

Resumo das despesas realizadas pela 1.ª Residência :

	Cr$
Direção Técnica	23.170,79
Administração	47.126,16
Construção e aquisição	104.319,03
Reparação e conservação	104.835,57
	279.451,55

Observação — Na conta Administração está incluída a despesa pessoal referente à Assistência Alimentar Domiciliar.

RESUMO DAS DESPESAS REALIZADAS EM 1943 E CLASSIFICADAS PELOS TÍTULOS DOS SERVIÇOS

	Pessoal Cr$	*Material* Cr$
Escritório Técnico	127.815,10	52.456,37
Escritório Administrativo	115.748,70	130.207,63
Construção e aquisição de aparelhamento	61.651,74	77.824,20
Reparação e construção do maquinismo	87.963,06	52.012,55
Triangulação	21.469,74	3.612,69
Topografia	50.238,54	3.217,26
Hidrometria	18.745,22	1.074,73
Limpesa de Margem	30.096,14	1.875,16
Desobstrução do leito	47.793,30	3.604,90
Espigões	97.270,75	37.577,90
Derrocamento	49.867,40	25.972,15
Despesa Pessoal		708.659,69
Despesa Material		389.435,54
		1.098.095,23

Almoxarifado — O almoxarifado do Distrito acusou em materiais, a 31 de dezembro, o valor de Cr$ 64.831,20 e o da Comissão de Melhoramentos do rio Iguaçu o de Cr$ 385.189,00, num total de Cr$ 450.020,00 nesses dois almoxarifados.

Bens móveis e *imóveis* — Atingiram êsses bens, constituídos de aparelhamento terrestre e flutuante, máquinas, viaturas, instrumentos, móveis, edificações etc., a Cr$ 529.306,00, no Distrito, e a Cr$ 1.390.200,70, na Comissão de Melhoramentos do rio Iguaçu, num total de Cr$ 1.919.506,70.

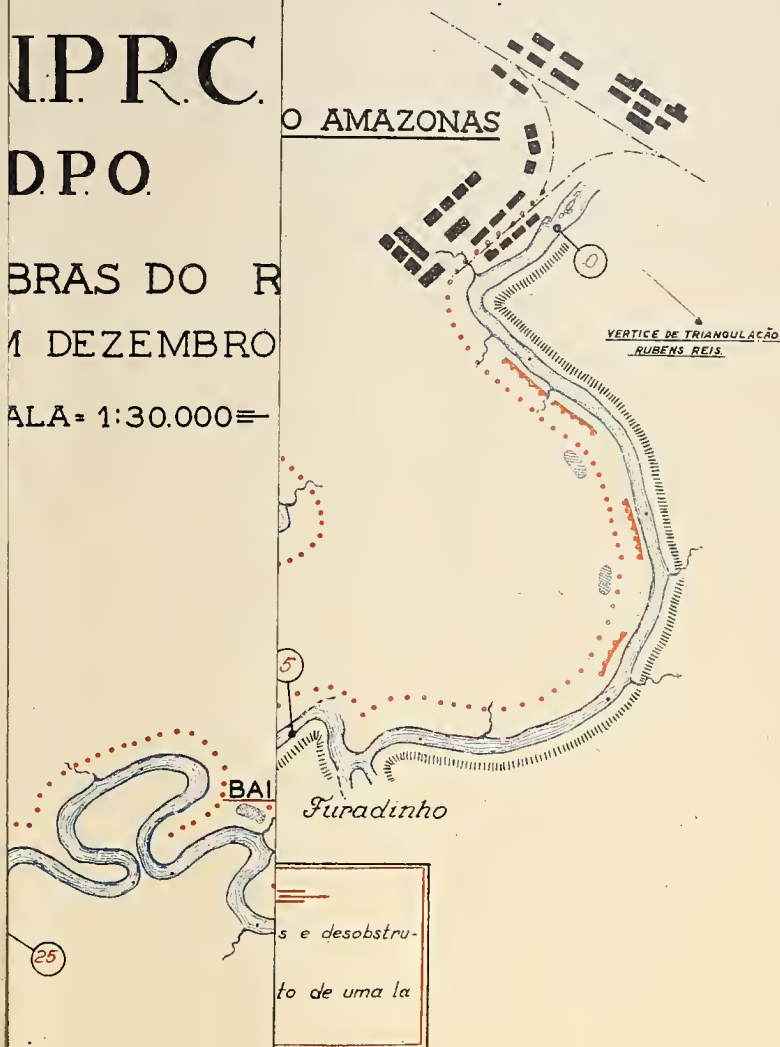
O AMAZONAS

BRAS DO R

M DEZEMBRO

ALA= 1:30.000

s e desobstru-

to de uma la

D.N.P.R.C.
D.P.O.
ESTUDOS E OBRAS DO RIO IGUAÇÚ
SITUAÇÃO EM DEZEMBRO DE 1943
ESCALA 1:30.000
CONVENÇÕES
ESPIGÕES
ESTUDOS REALISADOS
ESTUDOS EM ANDAMENTO
DERROCAMENTO
LIMPESA DE MARGEM
DESOBSTRUCAO DO FUNDO
OBSERVAÇÃO
Os servicos de limpesa de margens e desobstrução do fundo atigiram o Km 130.
No Km 79 foi feito o derrocamento de uma lage submersa
PORTO AMAZONAS
PORTO VELHO
ADUELAS
PORTO DOS COELHOS
PORTO DO SIMEÃO
Deposito Vermelho
Furadinho
BAITACA
PEDRA GRANDE
SETE PALMEIRAS
CERQUINHA
40
35
30
25
20
15
10
5

PÔRTO DE ANTONINA

Movimento de navios — Freqüentaram o pôrto em 1943, 59 embarcações de longo curso, com 22.366 toneladas e 334 de cabotagem com 84.163, num total de 393 embarcações com 106.529

Em 1942, o número de vapores de longo curso havia sido 77, com 45.291 toneladas e de cabotagem 304, com 120.011, perfazendo um total de 381 embarcações com 165.302 toneladas.

Se compararmos as tonelagens nesses dois anos, verificamos ter havido diminuição tanto na de longo curso, que caiu de 22.925 toneladas ou 50,6%, como na de cabotagem, que baixou de 35.848 toneladas ou 29,9%.

Daí ter diminuído a tonelagem total de 58.773 toneladas ou 35,6%.

Movimento de mercadorias — Em 1943 a importação de longo curso foi de 18.154 toneladas, a importação de cabotagem de 15.792, a exportação de longo curso de 23.016, a exportação de cabotagem de 76.067, atingindo um total de 133.029 toneladas.

Em 1942, essas parcelas haviam sido respectivamente de .... 23.501, 17.711, 37.968, 62.849 e 142.029 toneladas.

Da comparação dêsses dois anos, verifica-se que, com exceção da exportação de cabotagem que aumentou de 13.218 toneladas ou 21,0%, tôdas as demais parcelas baixaram, sendo de 5.347 toneladas ou 22,7% a diminuição na importação de longo curso; de 1.919 toneladas ou 10,8% na importação de cabotagem e de 14.952 toneladas ou 39,4% na exportação de longo curso.

Como foram maiores as diminuições, que o aumento observado, houve um decréscimo de 9.000 toneladas ou 6,3% no movimento

Receita — Em 1943 foi, pela primeira vez, arrecadado impôsto adicional de 10% no pôrto do Antonina, no total de Cr$ 94.760,80, não havendo renda bruta de taxas portuárias por não se tratar de pôrto organizado.

PÔRTO DE PARANAGUÁ

Movimento de navios — Freqüentaram o pôrto em 1943, 141 embarcações de longo curso, com 96.186 toneladas e 662 de cabotagem com 224.456, atingindo um total de 803 embarcações com 320.642 toneladas.

Em 1942, estiveram no pôrto 174 embarcações procedentes do estrangeiro, com 132.615 toneladas de registro e 500 de cabotagem com 281.019, num total de 674 embarcações com 413.634 toneladas.

Verifica-se assim, da comparação dos totais nesses dois anos, ter havido uma diminuição de 36.429 toneladas ou 27,5% na tonelagem de longo curso e de 56.563 toneladas ou 20,1% na de cabotagem, dando como resultado, uma queda de 92.992 toneladas ou 22,5% na tonelagem total.

Movimento de mercadorias — Em 1943 a importação de longo curso foi de 9.334 toneladas, a importação de cabotagem de 49.718, a exportação de longo curso de 94.568 e a exportação de cabotagem de 100.057 toneladas, num total de 253.677 toneladas.

Em 1942, êsses totais haviam sido respectivamente, de 5.610, 58.076, 112.297, 74.663 e 250.646 toneladas.

Comparando-se o movimento nesses dois anos, verifica-se que houve, nas diferentes parcelas, oscilações para mais e para menos.

Assim enquanto a importação de longo curso e a exportação de cabotagem cresceram, a primeira de 3.724 toneladas ou 66,4% e a segunda de 25.394 toneladas ou 34,0%, a importação de cabotagem e a exportação de longo curso, diminuíram, aquela de 8.358 toneladas ou 14,4% e essa de 17.729 toneladas ou 15,8%.

Como resultado dessas oscilações, o movimento total se manteve mais ou menos o mesmo nos dois anos, com um pequeno aumento de 3.031 toneladas ou 1,2%.

Receita — A renda bruta das taxas portuárias que, em 1942 fôra de Cr$ 1.826.966,30, passou em 1943 a Cr$ 2.058.251,20 com um aumento, portanto de Cr$ 231.284,90, isto é, 12,7%.

O impôsto adicional de 10%, também cresceu, passando de Cr$ 87.157,10 em 1942, a Cr$ 151.477,80 em 1943, aumentando pois de Cr$ 64.320,70 ou sejam 73,8%.

Como conseqüência a receita total também aumentou, indo de Cr$ 1.914.123,40 em 1942, a Cr$ 2.209.729,00 em 1943, crescendo portanto de Cr$ 295.605,60 ou 15,4%.

ESTADO DE SANTA CATARINA

Décimo Sétimo Distrito de Fiscalização (DF-17)

As atividades do Departamento, abrangendo estudos e obras nos portos de Florianópolis, Itajai, Laguna, São Francisco e rêde fluvial do Estado, estiveram a cargo da Fiscalização dos Portos de Santa Catarina, órgão que, pela reorganização feita pelo Decreto-lei n.º 6.166, de 31 de dezembro, passou a denominar-se Décimo Sétimo Distrito de Fiscalização. (DF 17).

Movimento de verbas — As verbas orçamentárias distribuídas e os créditos especiais concedidos para êsse órgãos de serviço tiveram os seguintes movimentos:

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA Cr$	DESPENDIDA Cr$	SALDO Cr$
Pessoal do Quadro	257.048,00	244.330,50	12.717,50
Pessoal Extranumerário	162.600,00	138.845,00	23.755,00
Dáirias	24.000,00	12.552,00	11.448,00
Material Permanente	693.000,00	691.562,00	1.438,00
Material de Consumo	293.900,00	293.895,10	4,90
Diversas Despesas	414.600,00	413.043,90	1.556,10
Verba de Obras	3.196.000,00	3.195.084,70	915,30
Saldo do Crédito Especial (Decreto-lei 3.264, de 12-5-41)	6.498.254,80	3.668.642,00	2.829.612,80
Saldo do crédito do Plano Qüinqüenal de 1942	1.378.603,20	1.378.596,20	10,00
Crédito para pagamento ao Estado de 10% adicional sôbre os direitos de importação	100.000,00	100.000,00	—

PÔRTO DE FLORIANÓPOLIS

Nenhum melhoramento foi feito nesse pôrto, a não ser o do prosseguimento das obras da Prainha, constantes de atêrro, cais de saneamento e obras complementares executadas em uma grande área conquistada ao mar.

O volume de atêrro feito no terrapleno do cais de saneamento atingiu a 85.840 m^3, cobrindo-se com êle uma área de 29.810 m^2. Foram ainda construídos e assentes tubos de concreto armado de 1,10 m de diâmetro na galeria principal de águas pluviais, sôbre base de enrocamento, caixa de areia e um pequeno muro de alvenaria de pedra.

Com essas obras foi dispendida a importância de Cr$ .... 391.212,70, sendo com pessoal Cr$ 154.649,50 e com material Cr$ 236.563,20.

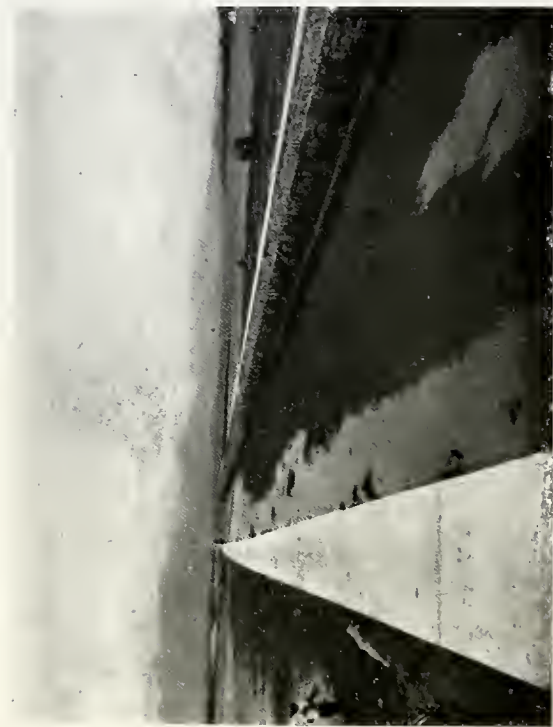
Estatística — Foi o pôrto freqüentado por 552 navios nacionais, com o total de 211.710 toneladas de registro. Comparando essa freqüência com a do ano anterior, que foi de 580 navios nacionais com 211.590 toneladas de registro, verifica-se ter, pràticamente, sido mantida a mesma.

O movimento comercial acusou na importação, que foi apenas do país, 22.050,147 toneladas do valor de Cr$ 83.218.156,70. Comparada com a do ano anterior, que foi de 23.512,768 toneladas e no valor de Cr$ 62.094.938,26, verifica-se um pequeno decréscimo na quantidade, com um acréscimo de 34% no valor. Na exportação apurou-se o total de 20.234,840 toneladas do valor de Cr$ 30.598.668,35, do qual apenas 283 toneladas do valor de Cr$ 249.296,40 representam a exportação para o estrangeiro.

Comparando êsse movimento com o do ano anterior, que foi de 15.460,741 toneladas do valor oficial de Cr$ 30.723.358,00, verifica-se um pequeno aumento na tonelagem e no valor.

Assim, o movimento comercial total do pôrto foi de ...... 42.284,987 toneladas com o valor de Cr$ 117.816.817,00, com um acréscimo de 5% na quantidade e 26% no valor sôbre o do ano anterior, que foi de 39.973,500 toneladas e Cr$ 92.818.296,20.

A taxa adicional de 10% sôbre os direitos de importação rendeu apenas Cr$ 328,20.

SANTA CATARINA — *Pôrto de Florianópolis — Obras da Prainha. Vista geral da zona de trabalho.*

SANTA CATARINA — *Pôrto de Florianópolis — Obras da Prainha. Reconstrução do canal da Bulha.*

PÔRTO DE ITAJAI

Obras de melhoramento do acesso ao pôrto — Com a execução da parte submersa do Guia-correntes n.º 2 e a ultimação do cabeço do Molhe Sul, foi considerado pràticamente concluído o sistema de obras fixas de enrocamento para o melhoramento do acesso ao pôrto, contratado com a Companhia de Mineração e Metalurgia Brasil (COBAZIL).

As partes dêsse sistema de obras fixas, executadas durante o ano, compreenderam :

a) ultimação do Guia-correntes n.º 4, com a sua ligação ao cabeço do Molhe Norte, tendo-se empregado para êsse fim 8.500 toneladas de enrocamento, que custaram Cr$ 121.480,50;

b) construção da parte submersa do Guia-correntes n.º 2, que é a de maior ação sôbre o curso das águas e a que compete dirigir, tendo-se colocado, por meio de batelões basculantes e de guindaste, 20.779 toneladas de enrocamento, que custaram Cr$ 275.356,60.

A seção completa dessa obra, com parte imersa e parte submersa, ficou com 139 metros lineares, contados a partir do enraizamento do Guia-correntes principal, da margem direita.

c) Molhe Sul — Alcançada a estaca de avançamento 44 + 16, no mês de fevereiro, foi nesse ponto construído o "cabeço", com a forma aproximada de um tronco de cone tendo 25 metros de diâmetro na base menor, na cota de + 8,70 m, aproximadamente 3,0 m acima da cota de coroamento do molhe pròpriamente dito.

Incluindo a tonelagem empregada no "cabeço", foram utilizadas no Molhe Sul, durante o ano, 58.948 toneladas de enrocamento, tendo-se despendido Cr$ 976.510,00.

O total das despesas com as obras fixas de enrocamento nesse ano, inclusive os gastos com equipamentos adquiridos, montam em Cr$ 1.437.794,90.

Restauração da draga "Itajai" — Prosseguiram com bom andamento os trabalhos da restauração da draga "Itajai", puxada na carreira da repartição a 1 de outubro de 1942.

A máquina a vapor da draga foi objeto de cuidadosa revisão e ajustagens completas, tendo-se construído inúmeras peças para

substituirem as que se partiram ou se inutilizaram, devido à demorada permanência dentro dágua. No casco, além dos trabalhos de descravamento de cavernas inutilizadas, para posterior substituição, a execução da pintura e conservação das partes aproveitáveis, foram colocadas 27 chapas grandes, de 3/8" de espessura, das quais 18 rebitadas em definitivo.

Paralelamente a êsses trabalhos foram feitas ampliações e importantes melhoramentos no estaleiro, com a construção de novos galpões, instalações de máquinas-ferramenta, construção da casa de fôrça, casa do compressor, seção de ferraria e fundição, bem como a seção de marcação, furação e dobragem de chapas e cantoneiras, com as máquinas respectivas.

Lameiro "Hercílio Luz" — Foram retirados do casco dessa embarcação importantes materiais que se aproveitaram noutros trabalhos e construções, inclusive na draga "Itajai", tendo o restante do casco, considerado sucata, sido entregue à Comissão de Metalurgia, com a reserva por êste Departamento dos eixos e engrenagens, bem como dos metais que eventualmente fôssem encontrados.

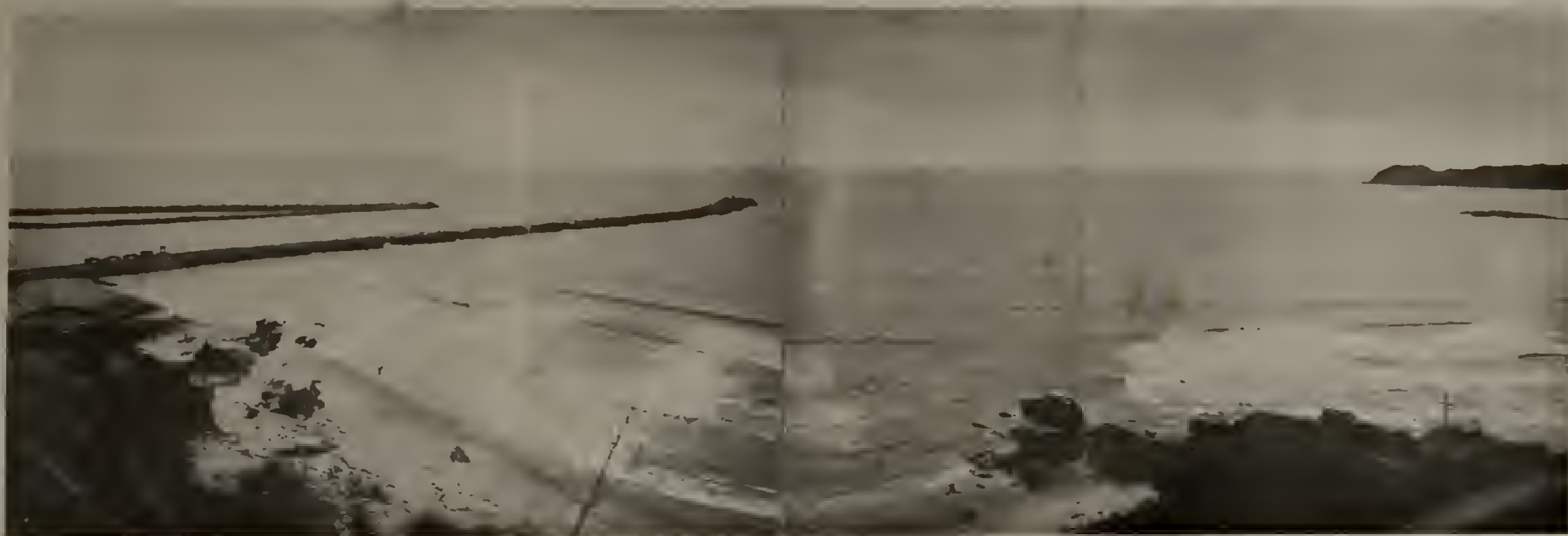
Lameiro "Guaraz" — Foram coroados de pleno sucesso os trabalhos de salvamento dessa embarcação, naufragada há muitos anos no local denominado Saco Grande, no pôrto de Itajai.

Êsses trabalhos, iniciados em outubro de 1942, foram intensificados em 1943, tendo-se feito no mês de janeiro uma primeira tentativa de flutuação do casco, com o emprêgo de duas bombas centrífugas de grande potência, acionadas por motor de explosão. Essa experiência indicou, pelos deslocamentos observados sôbre o execução da pintura e conservação das partes aproveitáveis, foram Essa experiência indicou, pelos deslocamentos observados no casco, a existência de rombos na parte chata assente sôbre o fundo do rio. A obturação dêsses rombos foi trabalho excessivamente penoso, pois se encontravam em lugares de difícil acesso, como as carvoeiras e porões de meia nau, sob espêssa camada de lama.

Apesar de tantos obstáculos, no dia 16 de março foram vencidas tôdas as dificuldades, sendo a embarcação levada flutuando,

a barra e canal de acesso ao pôrto.

SANTA CATARINA — *Pôrto de Itajaí — Sistema de obras fixas de enrocamento construídas para o aprofundamento e regularização da barra e canal de acesso ao pôrto.*

ção da barra e canal de acesso ao pôrto.

SANTA CATARINA — *Pôrto de Itajaí — Sistema de obras fixas de enrocamento construídas para o aprofundamento e regularização da barra e canal de acesso ao pôrto*

cuidadosamente rebocada, até o local prèviamente escolhido e marcado por estacas, onde aguarda a desocupação da carreira pela draga "Itajai", a fim de, por sua vez, submeter-se aos reparos de que carece.

As despesas com tais trabalhos, da draga "Itajai", lameiros "Hercílio Luz" e "Guaraz", inclusive os melhoramentos do estaleiro, montaram em Cr$ 574.881,30 sendo "Pessoal" — Cr$ 229.619,70 e "Material" — Cr$ 345.261,60.

Estatística — Foi o pôrto freqüentado por 443 navios nacionais, com o total de 100.669 toneladas de registro. Comparando essa freqüência com a do ano anterior, que foi de 457 navios nacionais com 108.396 toneladas de registro, verifica-se um pequeno decréscimo.

O movimento comercial acusou na importação, quase exclusivamente do país, 18.678,780 toneladas no valor de Cr$ .... 58.722.732,93. Comparado com o do ano anterior, que foi de 22.079,047 toneladas no valor de Cr$ 70.188.118,19, verifica-se uma diminuição de 15,4% na quantidade e 16,3% no valor.

Na exportação apurou-se o total de 66.489,009 toneladas no valor de Cr$ 151.038.533,57, cabendo à exportação para o estrangeiro a parcela de 4.348,985 toneladas no valor de Cr$ ...... 6.425.146,89. Comparando com o movimento do ano anterior, que foi de 63.693,268 toneladas no valor de Cr$ 132.719.914,34, verifica-se um aumento de 4,2% na tonelagem e de 14,9% no valor.

Assim, o movimento comercial total do pôrto foi de ...... 85.167,789 toneladas com o valor de Cr$ 209.761.266,50.

A taxa adicional de 10% sôbre os direitos de importação rendeu apenas Cr$ 6.500,00.

PÔRTO DE LAGUNA

Obras de melhoramento do acesso ao pôrto — Com os trabalhos realizados durante o ano ficou pràticamente concluído o sistema de obras fixas de enrocamento, projetado e construído para o aprofundamento da barra e do canal de acesso a êsse pôrto.

Sem dúvida, é notável o sucesso alcançado com a execução dessas obras que, orientando convenientemente as correntes e as descargas, no canal e na barra, resultaram na obtenção de profundidades mínimas de 17 e 18 pés onde anteriormente não havia mais de 10 pés.

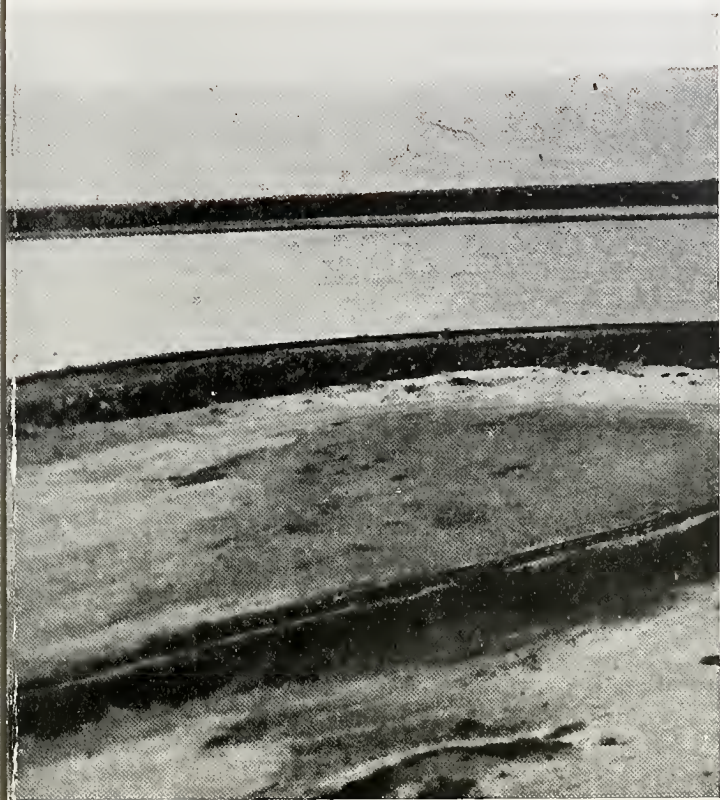
Êsse resultado influiu favoràvelmente sôbre a freqüência da navegação para o pôsto, como era de se esperar, facilitando o embarque do carvão, cujo progresso não foi mais saliente devido à falta do aparelhamento para a carga dos navios, já adquirido na América do Norte mas ainda não entregue

As melhoras conseguidas na situação hidrográfica da barra vêm se mantendo satisfatòriamente, como mostram as plantas levantadas em fevereiro, maio, agôsto e dezembro, encontando-se em anexo essa última

A profundidade mínima minimorum no canal ocorreu num dia do mês de setembro, acusando 4,70 metros. A média das profundidades mínimas observadas nos doze meses do ano foi de 5,31 metros, enquanto a média das máximas foi de 6,38 metros. E' óbvio que essas cifras se referem ao trecho menos profundo do canal, na barra.

Molhe Sul — A construção dessa obra foi levada até a estaca 36 + 15, onde se estabeleceu o "cabeço", com dimensões proporcionais à violência das vagas a que deve resistir, sem sofrer grandes desmoronamentos ou estragos que possam vir a comprometer a estabilidade da obra. Foram empregadas 202.669,967 toneladas de enrocamento, que custaram Cr$ 3.465.656,30. A plataforma dêsse mesmo molhe foi consolidada com concreto numa espessura de 1,50 metros, conforme o projeto aprovado, tendo êsse trabalho sido feito numa área de 3.727,61 metros quadrados, despendendo-se Cr$ 825.292,80.

Com o pessoal de obras para a fiscalização dos serviços foi gasta a importância de Cr$ 101.984,30.

Dragagem — Nos meses de janeiro e fevereiro foi executada uma pequena dragagem na bacia de evolução do pôrto, fronteira

da barra e canal de acesso.

SANTA CATARINA — *PÔRTO DE LAGUNA* — *Obras fixas construídas para aprofundamento e regularização da barra e canal de acesso.*

ırra e canal de acesso.

SANTA CATARINA — *PÔRTO DE LAGUNA* — *Obras fixas construídas para aprofundamento e regularização da barra e canal de acesso.*

ao cais construído. O volume dragado foi de 40.166 metros cúbicos, tendo-se despendido a importância total de Cr$ 108.131,90, sendo Cr$ 54.999,00 de "Pessoal" e Cr$ 53.132,90 de "Material".

Obras do pôrto carvoeiro — Apesar das dificuldades oriundas do estado de guerra, tiveram pleno andamento os trabalhos de construção das facilidades portuárias para o embarque do carvão nacional, de acôdo com o projeto aprovado.

As obras executadas foram as seguintes: 1) galerias de águas pluviais. — Foram construídos 122 metros lineares de galerias em tubos de concreto de 0,30 de diâmetro, e 104 metros de 0,60 de diâmetro, no custo total de Cr$ 21.896,00; 2) Pôço de inspeção. — Foi construído mais um poço de inspeção, do custo de Cr$ .... 980,00; 3) Muro de arrimo. — Foram executados 8.305 metros cúbicos, que custaram Cr$ 930,16; 4) Atêrro da área conquistada — Sendo de absoluta necessidade, ainda foram colocados ...... 80.478,200 metros cúbicos de atêrro na área conquistada pelas obras do cais do pôrto, despendendo-se nesse trabalho a importância de Cr$ 321.912,78; 5) Bacia de evolução. — Nos trabalhos dessa bacia tiveram de ser empregadas 17.779,847 toneladas de enrocamento, que custaram Cr$ 279.946,03; 6) Edifício da usina termo-geradora. — Ficou concluído êsse importante edifício, cujas especificações obedeceram às boas normas exigidas para o perfeito funcionamento das modernas turbinas a vapor. O custo dessa obra foi de Cr$ 323.806,16; 7) Equipamentos. — Foram adquiridos e instalados os seguintes equipamentos da usina termo-geradora: *a*) duas caldeiras multitubulares, de 500 H.P. cada uma, ao custo total de Cr$ 470.000,00; *b*) duas turbinas a vapor, de 500 H.P. cada uma, com os respectivos geradores e condensadores, do custo total de Cr$ 1.515.000,00; *c*) tubulações de aço para vapor sob 250 libras de pressão, acessórios diversos e peças complementares, do custo total de Cr$ 180.000,00; *d*) cinco painéis para o quadro geral de distribuição de fôrça e luz, ao preço total de Cr$ .... 150.000,00; *e*) dois super-aquecedores da "Combustion Engeneering Company Inc.", que custaram Cr$ 50.000,00; *f*) duas bombas horizontais para a alimentação das caldeiras, do fabricante "Wor-

thington Pump and Machinery Corp.", do custo total de Cr$ .... 25.000,00.

Todos os trabalhos realizados no pôrto carvoeiro pela Companhia de Mineração e Metalurgia Brasil — "Cobrazil", — compreendendo obras e instalação de equipamentos, custaram Cr$ .. 3.275.214,40.

Fixação de dunas — Êsses trabalhos vêm prosseguindo com intensidade, podendo-se asseverar que os bons resultados já obtidos devem ter contribuído favoràvelmente para a manutenção das profundidades conseguidas no canal da barra e do acesso ao pôrto, por efeito das obras fixas.

Apesar da severa estiagem observada neste ano, a mais extrema e prejudicial dos últimos tempos, os esforços despendidos nesse setor dos trabalhos do pôrto foram coroados de sucesso. O extenso campo de dunas que avançava em direção à lagoa de Santo Antônio está virtualmente dominado e fixado, bastando para a sua completa paralização e extinção de quaisquer futuros movimentos, que seja mantida a sua conservação e proteção contra a invasão de animais e as depredações por parte dos moradores da vizinhança.

As dunas que ficam ao norte e ao sul da linha férrea da Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina estão sendo paralisadas e dominadas, já não se constatando mais a invasão e aterramento de extensos trechos dessa linha pelas areias em movimento, o que muito auxiliou o livre tráfego dos comboios de carvão para o pôrto.

A anti-duna da praia do Gy, cujo crescimento tem sido rápido, abrange já uma extensão de 831 metros de praia e banhados. A retenção das areias por efeito dessa construção artificial, impedindo a alimentação em areia do grande campo de dunas que lhe fica ao sul, acarretou um rebaixamento geral das alturas nesse campo, pelo abatimento das areias, o que é altamente favorável para a sua próxima fixação..

Continuam sob observação e vigilância as dunas fixadas na praia do Mar Grosso, junto às instalações do pôrto carvoeiro e às obras da barra.

Em todos êsse proveitosos trabalhos foram construídos 30.554 metros lineares de novas cortinas de galhadas, além da reforma feita

em 5.928 metros de cortinas antes construídas. Do mesmo modo foram executados 12.475 metros de cortinas para anti-dunas.

Foram plantadas 51.965 mudas de vegetais apropriados, sendo 24.471 mudas de "capim elefante", 12.260 de "pita", 11.118 de "gravatá", 3.734 de "lomba verde", 217 de "eucaliptus" e 195 de "napoleão", além de outras espécies, a título de experiência.

As despesas com êsses serviços foram de Cr$ 266.431,30 sendo Cr$ 167.628,70 de "Pessoal" e Cr$ 98.802,50 de "Material".

Estatística — Foi o pôrto freqüentado por 326 navios, totalizando 100.121 toneladas de registro, o que, comparado com a freqüência de 351 navios do ano anterior e a respectiva tonelagem de registro de 116.914, acusa uma pequena diferença para menos.

O movimento comercial apresentou na importação, que foi exclusivamente do país, 13.367,548 toneladas no valor de Cr$ .... 50.608.997,52. Comparando êsse movimento com o do ano anterior, constata-se um aumento de 43% quanto ao pêso e de 76% quanto ao valor. Na exportação apurou-se o total de 161.548,749 toneladas do valor de Cr$ 46.967.309,50.

Comparando êsses totais com os que foram apurados no ano anterior, verifica-se ter havido um insignificante decréscimo, tanto no pêso como no valor.

Assim, o movimento comercial total do pôrto montou em 178.916,297 toneladas no valor oficial de Cr$ 97.576.307,02.

A exportação de carvão nacional, incluída no total acima, foi de 139.782,842 toneladas, apresentando um decréscimo de 9% em relação ao ano anterior.

A receita arrecadada pela Autarquia do Pôrto de Laguna montou em Cr$ 357.168,20, não tendo havido renda da taxa adicional de 10%.

PÔRTO DE IMBITUBA

Pelo Decreto n.º 7.842, de 13 de setembro de 1941, foi concedida à Campanha "Docas de Imbituba" — Patrimônio Nacional — autorização para realizar as obras e aparelhamento do pôrto,

bem como a exploração do seu tráfego comercial, de acôrdo com o têrmo de contrato de 21 de novembro do mesmo ano.

Aprovadas as tarifas pela portaria ministerial n.º 491, de 14 de maio de 1943, a exploração comercial pela Companhia concessionária teve início em 1 de julho dêsse mesmo ano.

Estatística — O pôrto foi freqüentado por 200 navios, todos êles nacionais, totalizando 251.775 toneladas de registro. Êsse movimento, comparado com o do ano anterior, que foi de 227 navios com 211.769 toneladas de registro, mostra ter havido um decréscimo de 11% no movimento de navios e um acréscimo de 18% na tonelagem de registro.

O movimento comercial acusou na importação, que foi sòmente do país, 6.970,021 toneladas no valor de Cr$ 19.271.989,20. Comparado com a do ano anterior, que foi de 4.122.287 toneladas no valor de Cr$ 11.282.111,60 verifica-se um aumento de 69% no pêso e de 70% no valor.

Na exportação para o país apurou-se 308.327,745 toneladas no valor de Cr$ 59.234.191,80, não tendo havido exportação para o estrangeiro. Comparando com o movimento do ano anterior, que foi de 254.848,033 toneladas no valor de Cr$ 33.044.009,70, verificam-se os acréscimos de 21% nas quantidades e 79% no valor.

Assim, o valor do movimento comercial total do pôrto foi de 315.297,766 toneladas no custo de Cr$ 78.506.181,00.

A exportação de carvão nacional, incluída no total acima, foi de 296.060,090 toneladas contra 153.561,200 toneladas no ano anterior, apresentando, pois, um acréscimo de 142.498,890 toneladas.

A receita arrecadada pela Companhia concessionária, no período de 1 de julho até 31 de dezembro, totalizou Cr$ 1.510.468,20. Não houve renda da taxa adicional de 10%.

PÔRTO DE SÃO FRANCISCO

Obras e Melhoramentos — Estando o pôrto sob o regime de concessão conforme contrato entre o Govêrno Federal e o Estado

de Santa Catarina, compete a êste a execução das obras de melhoramento, cujo projeto e orçamento foram aprovados por decreto federal, devendo ser iniciadas até 30 de junho de 1944.

Estatística — Freqüentaram o pôrto 659 navios, com 234.140 toneladas de registro, constatando-se um pequeno decréscimo em relação ao ano anterior.

O movimento comercial acusou na importação do estrangeiro 15.524,177 toneladas do valor de Cr$ 6.670.559,20 enquanto a importação do país foi de 18.519,816 toneladas no valor de Cr$ 50.587.840,60. A importação total ascendeu, pois, a 34.043,993 toneladas no valor de Cr$ 57.258.399,80.

Na exportação para o estrangeiro apurou-se 96.662,036 toneladas no valor de Cr$ 53.312.412,00, sendo de 94.915,207 toneladas no valor de Cr$ 91.507.854,30 o montante da exportação para o país.

O movimento comercial total alcançou, pois, 255.621,236 toneladas no valor de Cr$ 202.078.666,10.

A receita da taxa adicional de 10% sôbre os direitos de importação rendeu Cr$ 105.757,70.

OBRAS EM VÁRIOS RIOS

Rio Cachoeira — *Joinvile* — Com exceção dos fechamentos laterais com muralha de alvenaria de pedra e a concretagem do último "cabeço" para amarração ficou concluída a construção do cais fluvial de Joinvile, com uma extensão de 150 metros lineares. Essa obra, que constitui um importante melhoramento para a navegação entre o pôrto de São Francisco e a cidade de Joinvile, veio substituir um cais antigo no mesmo local, construído de alvenaria de pedra sêca, em estado de ruina, e que não permita a atracação nos baixamares, por ficar, então, a sêco.

A estrutura do novo cais é de estacas pranchas de concreto armado, fundadas em profundidade que permite a dragagem a cota — 2,0 e um sobrecarga no terraplano de 2.000 Kg por metro quadrado.

Nos trabalhos de dragagem foram removidos cêrca de 24.000 metros cúbicos, principalmente de areia com uma pequena camada superficial de lôdo, volume êsse escavado principalmente na "bacia de evolução", defronte ao cais, a qual ficou com 167 metros de extensão por 40 m de largura e 2 metros de profundidade em águas mínimas.

Com êsses trabalhos foi despendida a importância de Cr$ 300.000,00 sendo Cr$ 115.209,90 de "Pessoal" e Cr$ 184.790,10 de "Material".

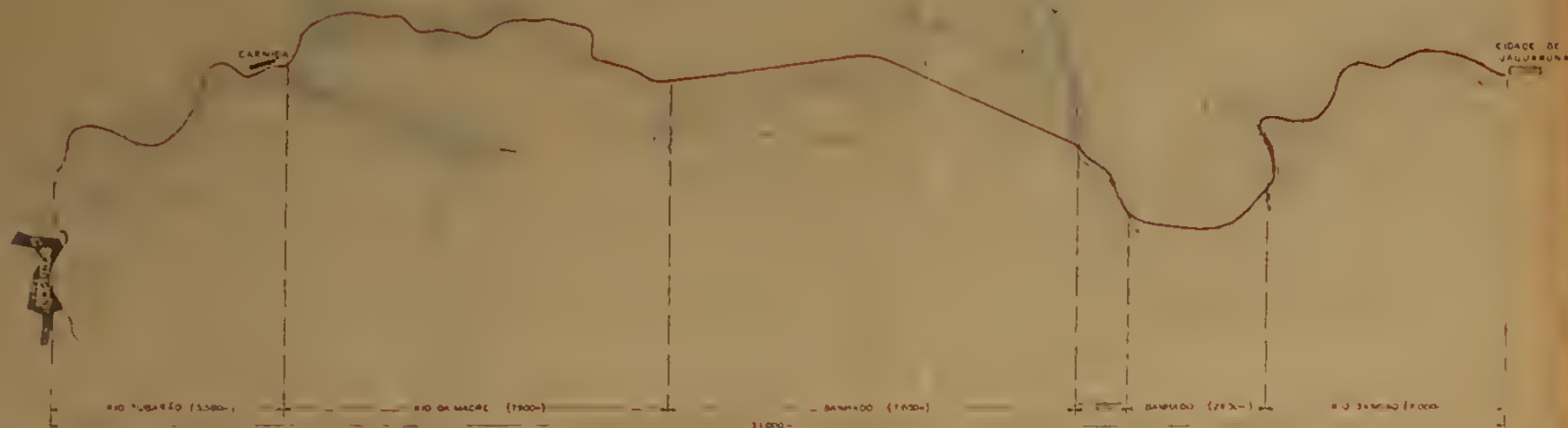
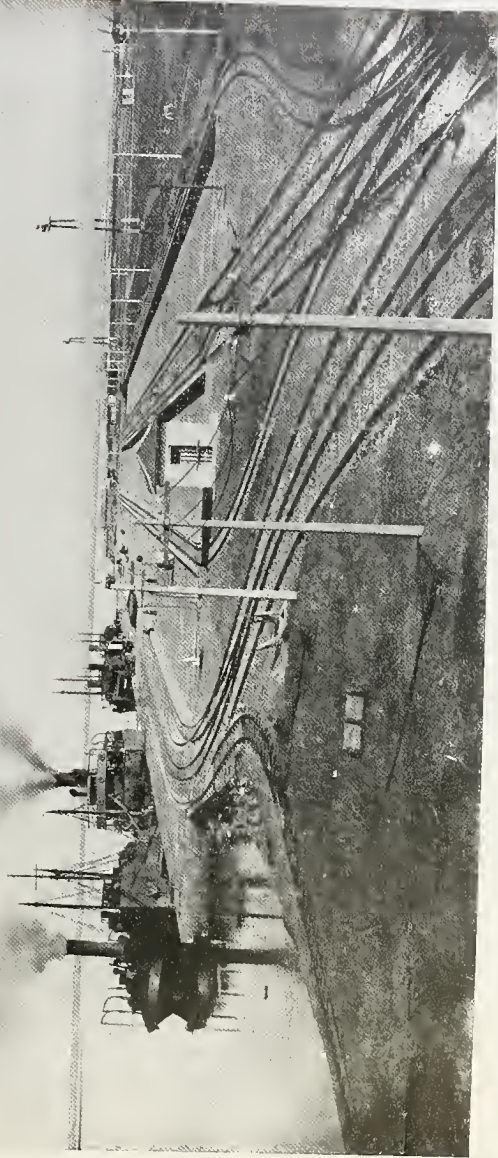
Rio Itajai do Oeste — A canalização do rio Itajai do Oeste por meio de barragens móveis e eclusas teve um grande adiantamento, com a inauguração e entrada em serviço, no dia 20 de julho, da barragem móvel do razo do Weller. Essa obra tem um vão de 56 metros e permite levantar o nível das águas de 2,50 metros na seção, influindo numa extensão de cêrça de 30 quilômetros. O razo do Weller, onde está construída a barragem, fica imediatamente a jusante da barra do rio Trombudo, afluente da margem direita do rio Itajai do Oeste, no local também denominado Barra do Trombudo, a pouca distância da cidade importante de Rio do Sul.

A barra do Trombudo é a estação terminal da Estrada de Ferro de Santa Catarina, que parte de Blumenau, no rio Itajai-Açú, estando esta última cidade distante 56 quilômetros do pôrto de Itajai.

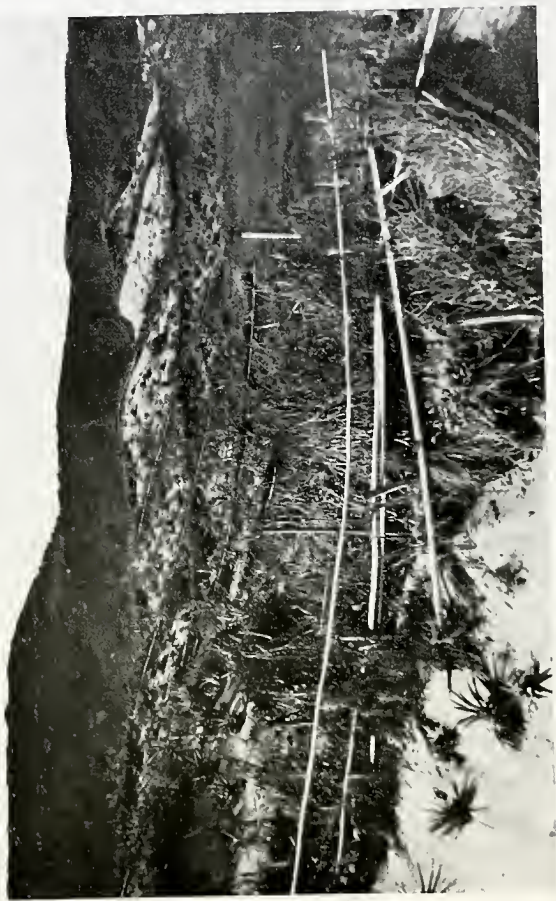
A estrutura da barragem é constituída por "cavaletes" de ferro soldados a possantes eixos do mesmo material, que descansam sôbre pesados mancais ou crapodinas de ferro fundido, podendo o cavalete girar de modo que se deitam no sentido da largura do rio, em "cama" adrede preparada.

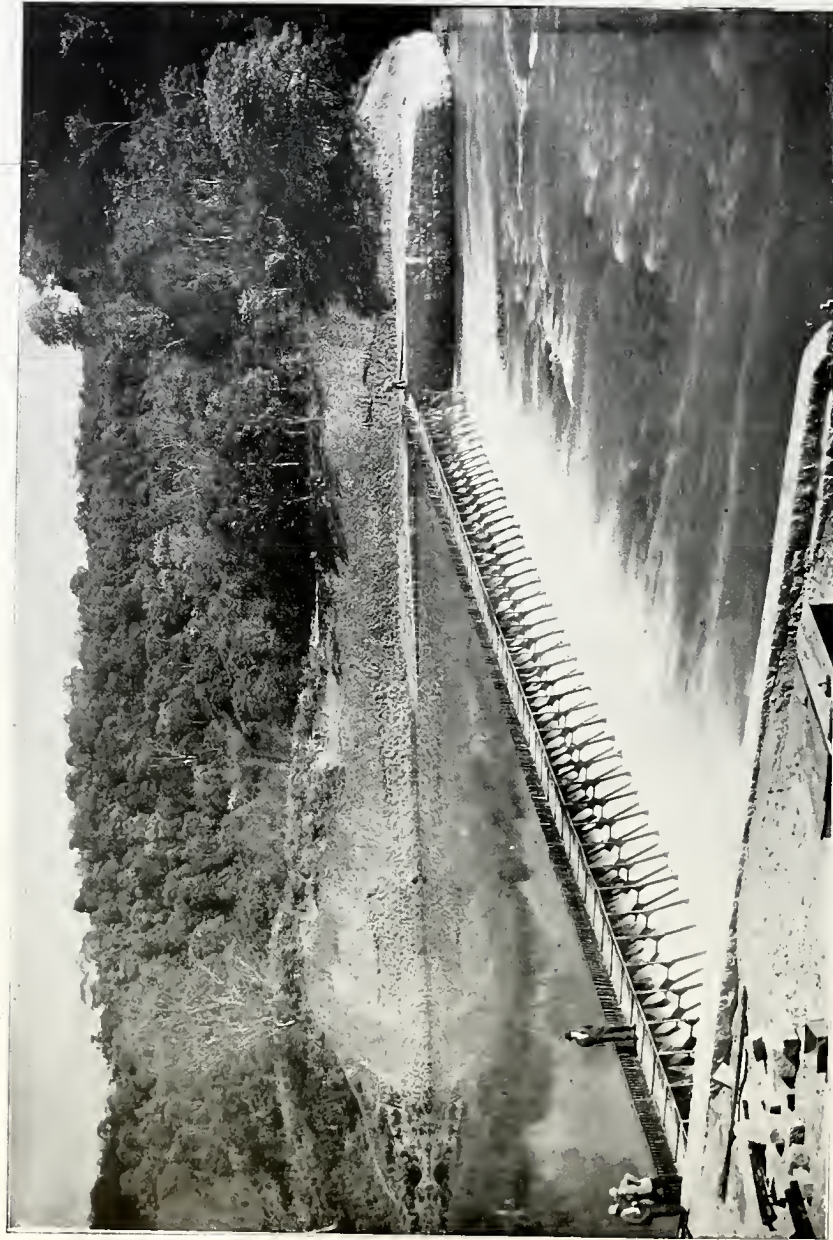
A retenção das águas é obtida por meio de "agulhas" que são pranchões de pinho, de forma e dimensões adequadas, apoiados um junto ao outro, nos cavaletes, pela extremidade superior e pela ponta no fundo, preparado, do leito do rio.

Em cada margem estão resistentes encontros de alvenaria de pedra, cuidadosamente construídos, tendo em vista não só o volume das cheias como os demais esforços decorrentes do alteamento

SECÇÃO T
PLANTA DE SITUAÇÃO DO CANAL PROJETADO
1:40000
LAGUNA
JAGUARUNA
ARARANGUA
SE
IMARUI
TUBARAO
CRESCIUMA
URUSSANGA
CIDADE DE
JAGUARUNA
BANHADO (2800m)
RIO SANGÃO (6.000m)

SANTA CATARINA — *PÔRTO DE LAGUNA* — *Cáis para o embarque do carvão nacional. Observe-se a disposição das linhas férreas, as três grandes carvoeiras antes de inauguradas, as duas tôrres com os projetores luminosos para serviço noturno.*

SANTA CATARINA — *PÔRTO DE LAGUNA — Fixação de Dunas. — Por ser zona de ventos variáveis é necessário primeiramente construir um reticulado de cêrcas de faxinas sôbre as dunas.*

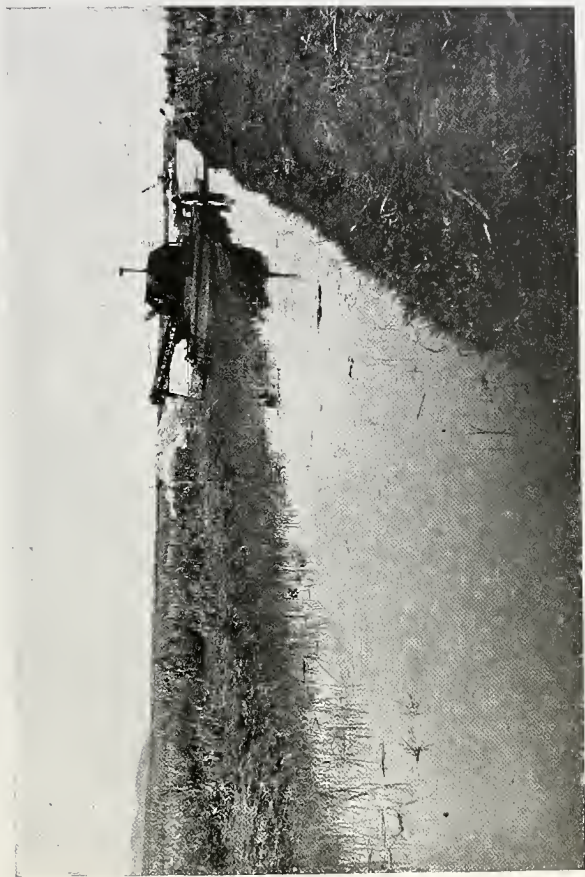
SANTA CATARINA — *PÔRTO DE LAGUNA* — *Fixação de Dunas.*
Duna fixada com exuberante vegetação.

SANTA CATARINA — *PÔRTO DE LAGUNA* — *Fixação de Dunas.*
Avanço da vegetação dominando as areias.

SANTA CATARINA — *PÔRTO FLUVIAL DE JOINVILE* — *Cáis de atracação construído com estacas-pranchas de concreto armado. Observe-se a colocação das defensas e a víga de solidarização.*

SANTA CATARINA — *RIO ITAJAÍ DO OESTE* — ***Barragem móvel de Agulhas "Engenheiro Belfort Vieira"***

SANTA CATARINA — *"CANAL LAGUNA-ARARANGUÁ"*.

Seção Laguna-Jaguaruna — Serviços preliminares.

SANTA CATARINA — *"CANAL LAGUNA-ARARANGUÁ".*

Seção Laguna-Jaguaruna — Draga de alcatruzes em serviço de alargamento e aprofundamento.

SANTA CATARINA — *"CANAL LAGUNA-ARARANGUÁ"* — *Seção Laguna-Jaguaruna. No primeiro plano vê-se uma draga sôbre flutuante alargando um trecho em segunda etapa de dragagem. Ao fundo, uma dragline sôbre a barranca.*

do plano das águas. A montante e a jusante de cada encontro foram feitas as defesas de margem necessárias.

E' digno de menção especial a execução dêsse projeto de canalização dêsse rio por meio de barragens móveis e eclusas, por ser a primeira aplicação entre nós de melhoramento das condições de navegabilidade de um rio por essa forma.

Uma estrada de acesso, calçada de seixos rolados, faz a ligação da barragem com a estrada de rodagem de Rio do Sul a Trombudo. E' de salientar que tôda a estrutura metálica e as peças de ferro fundido da barragem foram executadas nas próprias oficinas do 17.º Distrito de Fiscalização, em Florianópolis.

Nessas obras e equipamentos foi despendida a importância de Cr$ 365.209,60, sendo Cr$ 101.039,20 de "Pessoal" e Cr$ 264.170,40 de "Material".

Canal Laguna — Araranguá — Tiveram um grande impulso as obras e os estudos, em prosseguimento dêsse importante canal, iniciando-se também a exploração do trecho Araranguá-Mampituba, que estabeleceria a junção com o canal a Pôrto Alegre.

Os levantamentos topo-hidrográficos se estenderam por 45.540 metros, tendo sido executadas 46 sondagens geológicas de profundidade, com sonda rotativa Ingersoll-Rand "Calix", para recolher amostras e conhecer a natureza dos terrenos que serão cortados pelo canal.

No Rio Negro, que faz a ligação entre o rio Araranguá e a lagoa da Serra (trecho Araranguá-Mampituba), foi feita uma desobstrução preliminar numa extensão de 4.782 metros.

O canal Laguna-Jaguaruna, que parte do pôrto carvoeiro de Laguna, constituindo o primeiro trecho do canal Laguna-Araranguá, foi o setor mais importante dos trabalhos em andamento. As dificuldades iniciais dos trabalhos da natureza dos que estão sendo levados avante, em região afastada dos centros em que se dispõe dos recursos de que se carece, não impediram que se obtivessem resultados animadores, muito embora o aparelhamento de dragagem, constituído de drag-lines sôbre esteiras e dragas flutuantes de pequeno rendimento relativo, sòmente pudessem entrar em serviço após prolongados trabalhos de instalação e montagem.

Mesmo assim o volume dragado alcançou 414.800 metros cubicos, principalmente de lôdo, areia e conchas, respectivamente, conforme o trecho escavado. O preparo de margens, desobstrução e limpeza de trecho em dragagem foi feito numa extensão de 19.162 metros lineares, trabalhando-se sempre de modo a não interromper a navegação, já existente, de pequenas embarcações.

Diversos equipamentos terrestres e flutuantes, peças, acessórios e sobressalentes necessários à ativação e reorganização dos serviços foram adquiridos.

A despesa total com êsses trabalhos montou em Cr$ ...... 2.229.084,70 sendo Cr$ 2.101.330,80 de "Material" e "Obras" e Cr$ 197.753,90 de "Pessoal".

ADMINISTRAÇÃO DO PÔRTO DE LAGUNA

Exploração comercial — Pelo Decreto-lei n.º 5.260, de 5 de maio, foi organizada, sob regime autárquico, a admistração dêsse pôrto, para sua exploração comercial. Pelo citado decreto-lei, redigido nas mesmas bases da lei que reorganizou a Administração do Pôrto do Rio, a Administração do Pôrto de Laguna fica sob jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas, diretamente fiscalizada por êste Departamento e especialmente por uma Delegação de Contrôle, composta de um engenheiro do Departamento, um contador da Contadoria Geral da República e um representante do Tribunal de Contas.

Para as funções de Superintendente foi designado por decreto o engenheiro Ney Rebelo Tourinho, do quadro técnico dêste Departamento.

As atividades da Administração foram iniciadas a 12 de agôsto, com a organização dos serviços.

Orçamento industrial — Sem orçamento industrial aprovado, a Administração manteve-se nos meses de agôsto a dezembro, com a receita arrecadada que atingiu à Cr$ 356.593,00, assim distribuída :

Receita portuária :

	Cr$
Utilização do Pôrto	124.839,20
Atracação	9.757,10
Capatazias	89.802,60
Armazenagem interna	9.077,60
Armazenagem externa	18.862,00
Transportes	53.561,40
Serviços accessórios	15.761,30
Movimentação fora das instalações. . . .	35.507,00

Receita extraordinária :

Juros e descontos	424,80

A despesa realizada elevou-se à importância de Cr$ 257.190,00.

Resultado de exercício — Nos cinco meses de exploração comercial, o pôrto de Laguna apresentou o seguinte resultado :

	Cr$
Receita arrecadada	357.593,00
Despesa realizada	257.190,00
Saldo	100.403,00

Êste resultado, na forma do que preceitua o art. 4.º da lei que instituiu a autarquia, foi distribuído pelo Fundo de Conservação e Renovação (60%), e Fundo de Obras Novas (40%).

Aparelhamento e instalações portuárias — O Pôrto de Laguna, construído com a principal finalidade de pôrto carvoeiro conta com :

— Cais acostável para 8,00 m . . . . 300 m
— Armazém em concreto armado para armazenagem 1
— Carvoeiras calçadas a paralelepípedos. 3
— Linhas férreas de bitola de 4,50 m para guindastes, com 6 cruzamentos simples 4,50 x 1,00 e um desvio de bitola de 4,50.

Não dispõe ainda o pôrto de aparelhamento mecânico para seus serviços, havendo êste Departamento cedido à Administração alguns guindastes, vagões-plataformas e uma locomotiva, para remover as dificuldades com a falta de aparelhamento.

Acervo do Pôrto — Ainda não foi entregue a Administração o acervo do pôrto a ser formado pelas obras e instalações pertencentes a União.

Relatôrio da Administração do Pôrto — A Superintendência do pôrto apresentou o relatório a que se refere o art. 6.º do decreto-lei que organizou a autarquia, referente aos cinco meses de sua gestão administrativa.

PÔRTO DE ITAJAI

Movimento de navios — Em 1943 estiveram no pôrto 9 navios de longo curso, com 2.312 toneladas de registro e 434 de cabotagem com 98.357 toneladas, perfazendo um total de 43 embarcações com 100.669 toneladas.

Em 1942 o número de navios de longo curso, havia sido bem maior, 38, com 10.574 toneladas de registro e o de cabotagem um pouco menor : 419 navios com 97.822 toneladas.

O total foi de 457 embarcações com 108.396 toneladas.

Comparando-se o movimento nesses dois anos, verifica-se ter havido uma diminuição de 8.262 toneladas ou 78,1% no movimento de longo curso e um aumento de 535 toneladas ou 0,5% no de cabotagem, daí resultando uma diminuição de 7.727 toneladas ou 7,1% no movimento total.

Movimento de mercadorias — Em 1943 a importação de longo curso foi de 250 toneladas e a de cabotagem de 18.429 toneladas.

Quanto à exportação foi de 4.349 toneladas no movimento para o estrangeiro e de 62.140 toneladas no de cabotagem. O total foi de 85.168 toneladas.

Em 1942 essas parcelas haviam sido respectivamente de 127, 21.951, 1.282, 62.411 e 85.771 toneladas.

Comparando-se o movimento nos dois anos verifica-se ter havido as seguintes oscilações : A importação de longo curso aumentou de 123. toneladas ou 96,8% e a de cabotagem diminuiu de 3.522 toneladas ou 16,0%. A exportação de longo curso cresceu de 3.067 toneladas ou 239,2% e a de cabotagem diminuiu de 271 toneladas ou 0,4%.

Em face dessas oscilações para mais e para menos, o movimento total se manteve quase que inalterado, tendo diminuido apenas de 603 toneladas ou sejam 0,7%.

Receita — Resume-se a receita do pôrto à arrecadação do impôsto adicional de 10%, o qual passou de Cr$ 2.267,20 em 1942 a Cr$ 6.500,00 em 1943, tendo aumentado portanto de Cr$ .... 4.232,80, ou sejam 186,7%.

PÔRTO DE LAGUNA

Movimento de navios — Em 1943 não houve movimento de longo curso. Foi o pôrto freqüentado por 327 embarcações de cabotagem com 100.121 toneladas de registro.

Em 1942 haviam estado no pôrto, 4 embarcações de longo curso, com 784 toneladas e 343 de cabotagem, com 115.346 toneladas, perfazendo um total de 347 embarcações com 116.130 toneladas.

Da comparação dêsses dois anos, verifica-se ter havido uma diminuição de 15.225 toneladas ou 13,2% no movimento de cabotagem e de 16.009 toneladas ou 13,8% no total.

Movimento de mercadorias — Em 1943 não houve movimento de longo curso.

Na cabotagem, a importação foi de 17.368 toneladas e a exportação de 161.549 toneladas, num total de 178.917 toneladas.

Em 1942 também não houve importação do estrangeiro, tendo havido entretanto uma exportação de 1.199 toneladas.

Na cabotagem, a importação foi de 12.111 toneladas e a exportação de 171.457 toneladas. O total foi de 184.767 toneladas.

Comparando-se os dois anos observa-se um aumento de 5.257 toneladas ou 43,4% na importação de cabotagem e uma diminuição de 9.908 toneladas ou 5,8% na exportação de cabotagem.

Como resultado verificou-se uma diminuição de 5.850 toneladas ou 3,2% no movimento total.

Receita — Achando-se o pôrto presentemente organizado, a receita proveniente da renda bruta das taxas portuárias, atingiu o total de Cr$ 375.168,20, no período de setembro a dezembro de 1943.

O impôsto adicional de 10% não é arrecadado.

PÔRTO DE IMBITUBA

Movimento de navios — O pôrto de Imbituba não é freqüentado por embarcações de longo curso.

Em 1943 estiveram no pôrto 200 embarcações de cabotagem com 251.875 toneladas de registro.

Em 1942 o total havia sido de 227 embarcações com 211.769 toneladas. Comparadas as toneladas dêsses dois anos verifica-se ter havido um aumento de 40.106 toneladas ou 18,9%.

Movimento de mercadorias — O movimento é todo de cabotagem. Em 1943 a importação foi de 6.970 toneladas e a exportação de 308.328, perfazendo um total de 315.298.

Em 1942, a importação fôra de 4.181 toneladas e a exportação de 192.411, num total de 196.592 toneladas.

Da comparação do movimento nesses dois anos, verifica-se que, tanto na importação, como na exportação houve aumento, sendo de 2.789 toneladas ou 66,7% na primeira e de 115.917 toneladas ou 60,2% na segunda, daí resultando um acréscimo no movimento total, de 118.706 toneladas ou 60,4%.

Receita — A renda bruta das taxas portuárias, no período de julho a dezembro de 1943, foi de Cr$ 1.510.468,20.

A taxa adicional de 10% não é arrecadada.

PÔRTO DE FLORIANÓPOLIS

Movimento de navios — Em 1943 não foi o pôrto freqüentado por navios de longo curso, limitando-se o movimento à navegação de cabotagem, com 552 embarcações, com 211.710 toneladas.

Em 1942 fôra insignificante o tráfego de navios de longo curso, apenas 7, com 1.797 toneladas de registro, enquanto que na cabotagem o movimento foi de 580 embarcações com 211.590 toneladas, donde resultou um total de 587 embarcações com 213.387 toneladas.

Comparados os dois observa-se ter havido um ligeiro aumento na tonelagem de cabotagem, de 120 toneladas ou 0,05% e, por não ter havido embarcações de longo curso, uma diminuição de 1.677 toneladas ou 0,8% no movimento total.

Movimento de mercadorias — Em 1943 não houve importação de longo curso. A de cabotagem foi de 22.050 toneladas. Quanto à exportação de longo curso, apenas de 283 toneladas, deve-se a mercadorias que saíram do pôrto em navios de cabotagem, seguindo depois para o estrangeiro partindo de outro pôrto.

A exportação de cabotagem foi de 19.952 toneladas.

O total foi de 42.285 toneladas.

Em 1942 a importação de longo curso foi de 492 toneladas e a de cabotagem de 23.021.

A exportação de longo curso foi de 839 toneladas e a de cabotagem de 14.622. O total atingiu a 38.974 toneladas.

Comparados os movimentos nos dois anos, verifica-se ter havido uma pequena diminuição de 971 toneladas ou 4,2% na importação de cabotagem, de 556 toneladas ou 66,3% na exportação de longo curso e um aumento de 5.330 toneladas ou 36,4% na exportação de cabotagem.

No total pode-se observar um acréscimo de 3.311 toneladas ou 8,5%.

Receita — A receita do pôrto, que se resume ao impôsto adicional de 10%, caiu muito de 1942 para 1943, passando de Cr$ 9.727,10 no primeiro dêsses dois anos, a Cr$ 328,20 em 1943, com uma diminuição portanto de Cr$ 9.398,90 ou sejam 96,6%.

PÔRTO DE SÃO FRANCISCO

Movimento de navios — Durante o ano de 1943, estiveram no pôrto 145 embarcações de longo curso, com 75.696 toneladas de registro e 544 de cabotagem com 158.444 toneladas, num total, pois, de 689 embarcações com 234.140 toneladas.

Em 1942, haviam freqüentado o pôrto 152 navios de longo curso, com 88.494 toneladas e 634 de cabotagem com 211.734 toneladas, perfazendo um total de 786 embarcações com 300.228 toneladas.

Verifica-se, assim, comparando o movimento nesses dois anos, que houve diminuição nas duas tonelagens, sendo de 12.798 toneladas ou 14,5% na de longo curso e 53.290 toneladas ou 25,2% na de cabotagem.

Essas diminuições proporcionaram no movimento total uma queda de 66.088 toneladas ou 22,0%.

Movimento de mercadorias — A importação de longo curso em 1943, foi de 15.524 toneladas, a importação de cabotagem de 18.520 toneladas, a exportação de longo curso de 96.662 toneladas, a exportação de cabotagem de 94.915 toneladas e o movimento total de 225.621 toneladas.

Em 1942, êsses totais haviam sido respectivamente de 13.534, 22.046, 156.622, 94.244 e 286.446 toneladas.

Comparando-se o movimento nos dois anos, verifica-se que a importação de longo curso cresceu de 1.990 toneladas ou 14,7%, a importação de cabotagem diminuiu de 3.526 toneladas ou 16,0%, a exportação de longo curso baixou de 59.960 toneladas ou 38,3% e a exportação de cabotagem se manteve pouco mais ou menos inalterada, crescendo apenas de 671 toneladas ou 0,7%.

De tôdas essas alterações, resultou baixar o movimento total de 60.825 toneladas ou 21,2%.

Receita — Resume-se a receita do pôrto à arrecadação do impôsto adicional de 10%, o qual passou de Cr$ 92.670,20 em 1942, a Cr$ 105.757,70 em 1943, acusando portanto um aumento de Cr$ 13.087,50, isto é, 14,1%.

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

DÉCIMO OITAVO DISTRITO DE FISCALIZAÇÃO (DF-18)

Como uma das providências de maior efeito e repercussão deve ser consignada a que se refere à mudança da sede da Fiscalização de Rio Grande para a Capital do Estado. Os motivos dessa transferência já foram apresentados a V. Excia., que à vista das razões invocadas, autorizou a efetivação de tal medida. Os benefícios resultantes de um contato mais íntimo e direto com as autoridades estaduais se fizeram sentir desde logo, contribuindo para remover impecilhos que dificultavam uma perfeita compreensão com os diversos setores da administração estadual, do que resultou, inegàvelmente, uma cooperação mais eficiente.

Outra providência, não menos importante, foi a relativa às Tomadas de Contas, cujo atraso foi motivado pela falta de apresentação, por parte do Estado Concessionário, dos comprovantes relativos às despesas com obras portuárias de Pôrto Alegre e com os Canais Interiores.

Como conseqüência da normalização das Tomadas de Contas, a Fiscalização conseguiu organizar a contabilidade especial, prevista pelo contrato de concessão, a qual deveria existir desde 1934.

Assim, no ano de 1944, em que se encerra a Conta de Capital Inicial, estipulada na cláusula XIX do Contrato, poderá êste ser cumprido integralmente, com o início do Fundo de Amortização. Para o encerramento definitivo do acêrvo dos anos anteriores restará apenas a regularização das múltiplas glosas impostas pela Comissão de Tomada de Contas. Aliás as despesas que foram objeto das citadas glosas, demonstram, de maneira clara e insofismável, o modo arbitrário como era conduzida a exploração da concessão, com flagrante desrespeito às disposições contratuais, por parte do

Estado, que protelava indefinidamente a apresentação dos comprovantes de despesas, apesar dos insistentes pedidos do Departamento.

Movimentos de créditos, para os serviços a cargo da fiscalização — Para o exercício, foram distribuídos para os serviços a cargo da Fiscalização, Cr$ 1.563.880,00 e dispendidos Cr$ 1.449.246,10 sendo recolhido o saldo de Cr$ 114.663,90. Passou para o corrente exercício a importância relativa ao crédito especial de Cr$ .... 1.550.000,00.

Exploração dos portos — Continuaram os portos de Rio Grande, Pôrto Alegre e Pelotas sob o regime de concessão para a sua exploração comercial e execução de obras, de acôrdo com o contrato em vigor.

PÔRTO DO RIO GRANDE

Os molhes apresentam consideráveis avarias, causadas pelos temporais. Tal fato foi notificado, por diversas vêzes, ao Concessionário, informando-nos êste, porém, ser a falta de conservação dos mesmos, conseqüência dos trabalhos que vem realizando para a defesa nacional, os quais, juntamente com o transporte de tropas e material bélico, absorvem, quase por completo, suas atividades, em prejuízo dos serviços de conservação das obras da Barra.

O pôrto, entretanto, apresenta seus armazéns e aparelhamento em melhor estado, embora ainda esteja longe de uma situação perfeita, a qual será atingida com o tempo, em virtude da falta de conservação verificada em anos anteriores.

Êste Departamento manteve-se sempre em estreita colaboração com as autoridades militares havendo, conforme já é de conhecimento de V. Excia., participado de modo ativo na organização e realização das instalações e obras para a defesa nacional, postas em prática no Pontal Sul da Barra de Rio Grande.

Acha-se em estudo para execução, a última solicitação do Comando do Destacamento de Defesa daquela Região, que constou de um pedido para a construção de uma rodovia entre a cidade e a 4.ª Seção Velha da Barra.

Consolidação das plataformas dos molhes da Barra do Rio Grande do Sul — Seu estado atual — De pleno acôrdo com os têrmos da informação prestada pelo engenheiro José Rafael de Azeredo, atual chefe do 18.º Distrito de Fiscalização, resta apenas transcrevê-la, para que V. Excia., tenha uma rápida idéia do atual estado de conservação dos molhes da barra. Cumpre acrescentar, que prosseguem os estudos para dar uma solução ao problema que já ameaça sèriamente a segurança de uma das maiores e proveitosas obras portuárias de nosso país, apesar de muito onerosa.

E' a seguinte, a informação precitada:

"Com referência aos trabalhos de consolidação da plataforma dos molhes da Barra do Rio Grande do Sul, esta Dependência vale-se do presente para, prestando-vos as informações solicitadas pelo D.N.P.N., apresentar-vos os resultados das inspeções que, aproveitando a calmaria reinante, tivemos oportunidade de realizar nos dias 14 e 15 do corrente, respectivamente, nos molhes de leste e de oeste da Barra.

Preliminarmente, é oportuno esclarecer que ambas as inspeções foram levadas a efeito, percorrendo e contornando os molhes com um bote a motor de pôpa, aliás a única que, permitindo a atracação em qualquer ponto dos molhes, torna possível o exame minucioso dêstes, os quais, em seu estado atual, exigiriam grandes sacrifícios e riscos para serem percorridos a pé.

Desde 1934, ano em que passamos a servir na Fiscalização, até ao presente, decorridos, portanto, cêrca de 10 anos, não nos fôra dado encontrar os molhes em tão mau estado, reclamando reparações de tal monta e em trechos tão extensos.

Felizmente o Concessionário — que, como justificativa para a paralização dos serviços de conservação dos molhes, apresenta a alegação de que se achava absorvido pelos trabalhos de defesa da nossa única via de acesso ao oceano — já está tomando providências para atacar enèrgicamente as obras de reparação, a fim de que futuros temporais não venham causar estragos ainda maiores, dada a vulnerabilidade que é conseqüência da atual falta de conservação de uma obra que — não só pelo que representa para a economia

do Estado, como pelos sacrifícios que a sua execução exigiu — não pode e não deve ser descurada.

As avarias que os molhes apresentam já são o resultado de agravação de avarias anteriores, tendo sido causadas, principalmente, pela forte agitação do mar e arrebentação, verificadas nos dias 31 de março e 1 de abril últimos, em conseqüência de ventos fortes de SSO que, começando a soprar na tarde do dia 30 daquele mês, continuaram por todo o dia seguinte, atingindo à velocidade de 25 metros por segundo.

Resumindo, as avarias mencionadas assim podem ser discriminadas :

Molhe de leste — Do P.K. 0,300 a 0,992 linha férrea deslocada e, quase totalmente, jogada para o lado do canal; do P.K. 0,992 ao 1.080, trecho ùltimamente cimentado, linha férrea e plataforma em perfeito estado de conservação; a seguir, a parte cimentada pela Compagnie Française apresenta-se rompida em 25 pontos, 13 dos quais com mais de metro quadrado de abertura, estando a linha férrea também interrompida em alguns pontos (P.K. 1.080 a 1.550); do P.K. 1.550 a 3.700 linha férrea cortada e atirada sôbre o canal, com falta de inúmeros dormentes; do P.K. 3.700 a 3.740, pedra miúda sôbre a linha; do P. K. 3.740 a 4.200, a linha jogada sôbre o lado do canal; base de concreto que suporta o farolete do cabeço do molhe, completamente exposta à ação das vagas, estando aquêle (cabeço) inteiramente arrazado pelo lado Sul.

Molhe do oeste — Do P.K. 1.500 até 1.932, a linha férrea arrancada, com grande perda de dormentes; parte cimentada recentemente, compreendida entre os P.K. 1.932 e 2.700, plataforma em perfeito estado de conservação, apesar do deslocamento de dois trilhos e do tombamento de 30 blocos de pedra sôbre a dita parte cimentada, cujos taludes ficaram enfraquecidos, permanecendo, porém a mesma intata; do P.K. 2.700 a 2.800, linha férrea arrancada; do P.K. 2.800 a 4.000, ferrovia inteiramente destruída, cortada em muitos pontos, muitos blocos grandes caídos no leito da linha e quase tôda a pedra miúda jogada sôbre o lado do canal.

À vista do exposto, é difícil apontar qual o molhe que se encontra em piores condições, pois o estado de ambos, exceção feita às partes cimentadas, é desolador.

Desta maneira, acreditamos não poder ser mais concludente a prova a que vem sendo submetidos trechos de plataforma, já consolidados pela cimentação, porquanto a diminuição das despesas de conservação é evidente.

Mesmo o trecho do molhe de leste, cuja consolidação já datada de mais de vinte anos, apesar de ter sofrido bastante e de não ter sido cimentada de modo perfeito como os trechos ùltimamente consolidados, mesmo assim apresenta um bom aspecto, que justifica um trabalho desta natureza.

Obras novas em Rio Grande — terrapleno de leste (base aérea) — Durante o ano em relato, foram empregadas no prolongamento do Terrapleno de Leste (Base Aérea), 801,400 toneladas de pedra "Moelon".

Docas de São José do Norte — A pedra empregada pelo Estado Concessionário, na construção da doca, em 1943, foi de .... 1.649,800 toneladas, tendo sido, também, construído um farolete.

Defesa Nacional — Para instalações da Artilharia de Costa, o Concessionário empregou no ano de 1943, 249,700 toneladas de pedra britada e 343,400 toneladas de paralelepípedos, cordões de granito e pedra cortada, assim como, 40,000 m³ de madeira de lei.

Na estrada militar, em S. José do Norte, empregou 6.259,800 toneladas de saibro e cascalho.

Obras de conservação — Rio Grande — Dragagem — No decorrer do ano em relato, foram realizadas pelo Estado Concessionário dragagens para 9,00 m em frente ao Cais Swift e Bacia do Novo Pôrto e para 5,00 m no Pôrto Velho, num total de 306.240,000 metros cúbicos, assim distribuídos:

Bacia do Novo Pôrto	84.260,000 m³
Cais Swift	196.140,000 m³
Pôrto Velho	25.840,000 m³
Total	306.240,000 m³

Do material retirado, constante de areia e lodo, foram descarregados no Terrapleno Leste (Base Aérea) 244.420,000 m³ e no canal da Barca 61.820,000 m³, com um total de 306.240,000 m³.

Fixação de Dunas — Foram continuados os serviços de fixação de dunas, durante o ano de 1943, assim discriminados:

No lado de leste, entre a Povoação da Barra e a 5.ª Seção.

Cedro	39.725	mudas
Pinheiro marítimo	39.125	"
Eucalipto	5.550	"
Acácias *trinervis*	1.010	"
Total	85.410	"

Construção de cêrca — O Concessionário construiu 3.085 metros de cêrcas de touceiras de junco.

Entre São José do Norte e Cocoruto.

Eucaliptos	23.500	mudas
Casuarina	13.700	"
Pinheiro marítimo	30.464	"
Diversos	14.000	"
Total	81.664	"

No lado de oeste — 4.ª Seção Nova:

Cedro . . . . 492 mudas
Construção de cêrcas: 2.400 metros.
Pedra empregada na conservação dos molhes:
Molhe de oeste . . . . 3.193,150 ton.

Pedra empregada na conservação da margem oeste do canal do Norte:

Pedra "Moelon" . . . . 9.356,300 tons.

Obras de conservação — Pelotas — O Estado Concessionário continuou durante o exercício de 1943 as obras de conservação dos

canais de navegação. O cubo dragado foi de 515.700 m³, nos seguintes locais :

Canal da Feitoria	473.490 m³
Canal de São Gonçalo	35.100 m³
Bacia do Pôrto	1.260 m³
S.A. Frigorífico "Anglo"	5.850 m³

Obras novas — Pôrto Alegre — Durante o ano de 1943, o Estado Concessionário concluiu, no pôrto de Pôrto Alegre, um refeitório para os trabalhadores portuários, cujo orçamento atingiu a Cr$ 1.213.540,00 e um Pavilhão Sanitário, orçado em Cr$ .... 110.000,00.

Obras de conservação — Pôrto Alegre — As dragagens levadas a efeito pelo Concessionário, durante o ano, limitaram-se às seguintes :

Canal do Junco (no Guaíba)	149.065,000 m³
Bacia do Pôrto de Pôrto Alegre	1.481,000 m³

Condições de navegabilidade dos canais do Guaíba — O pôrto e canais de acesso foram freqüentados por embarcações, calando, no máximo, 15 e 16 pés, em virtude do mau estado de conservação dos canais, especialmente da zona sul.

Tal deficiência de conservação foi agravada pelo baixo nível em que se mantiveram as águas, durante todo o ano que, como o anterior, foi excepcionalmente sêco, registrando-se inúmeras cotas abaixo de zero.

Os numerosos encalhes, ocorridos durante o ano, verificaram-se principalmente nos canais da zona sul especialmente no da Feitoria, merecendo os canais de acesso do Guaíba maiores cuidados, por parte do Estado Concessionário, conforme atestam as dragagens levadas a efeito.

Freqüência de navios no pôrto — Pôrto Alegre — Entraram no pôrto de Pôrto Alegre, no decorrer do ano, 10.654 navios com 722.502 toneladas de registro, contra 12.489 navios com 943.734 toneladas de registro, entrados em 1942.

Por conseguinte, os decréscimos verificados foram de 1.835 navios e 221.232 toneladas, que correspondem a 14,7%, quanto ao número de embarcações, e de 23,4%, quanto à tonelagem de registro.

Pelotas — Durante o ano freqüentaram o pôrto 830 navios, com 351.206 toneladas de registro.

Rio Grande (*novo* e *antigo pôrto*) — Freqüentaram os portos 1.940 embarcações com 1.085.686 toneladas de registro.

São Borja — Ocuparam o cais durante o exercício, 1.578 embarcações com 18.631 toneladas de registro.

Aproveitamento do cais — *Pôrto Alegre* — Para uma capacidade anual em extensão de 25.348.155 metros-hora, correspondeu um coeficiente de aproveitamento de 21,2% contra 25,7%, verificado no ano de 1942.

Para a capacidade de atracação em profundidade, anual de 93.810.110 metros quadrados-hora, houve um coeficiente de aproveitamento de 18,4%, ao passo que, em 1942, o mesmo coeficiente foi de 16,4%.

Observa-se, portanto, que houve um menor aproveitamento do cais, em conseqüência da considerável diminuição da freqüência de navios.

Pelotas — No decorrer do ano de 1943, a capacidade do cais, em extensão e profundidade, apresentou, respectivamente, ... 2.628.000,00 metros e 15.768.000,00 metros quadrados-hora.

O total de ocupação em extensão foi de 428.726,75 metros-hora e o da ocupação em profundidade de 1.562.092,50 metros quadrados-hora.

Receita bruta dos portos — *Rio Grande* (*pôrto novo* e *antigo*) — Foi arrecadada pela Administração Portuária, durante o exercício, de conformidade com as tarifas aprovadas pela Portaria número 473, de 25-6-942, dessa Secretaria de Estado, a importância de Cr$ 9.354.951,30. Tendo a mesma receita em 1942, atingido a Cr$ 6.123.031,80 observa-se um aumento em 1943 de Cr$ .... 3.231.919,50 ou sejam 34,54%.

Pelotas — De acôrdo com as Tarifas em vigor, as taxas portuárias produziram até novembro de 1943 a importância de Cr$ 1.827.405,20.

Em 1942 a arrecadação feita em igual período atingiu a Cr$ 1.973.556,90 notando-se uma diferença para menos, em 1943, de Cr$ 146.151,70.

Pôrto Alegre — A arrecadação das taxas portuárias, de acôrdo com as tarifas em vigor, produziu no período de janeiro a novembro de 1943, a renda de Cr$ 9.051.680,40.

Impôsto adicional de 10% — O produto do impôsto adicional de 10%, sôbre os direitos aduaneiros, arrecadado pelas Alfândegas de Pôrto Alegre, Rio Grande e Pelotas, durante o ano de 1943, foi o seguinte :

	Cr$
Alfândega de Pôrto Alegre	822.459,10
Alfândega de Rio Grande	346.884,90
Alfândega de Pelotas	127.013,70
Total	1.296.357,70

Tendo, em 1942, o produto do impôsto adicional de 10% atingido à importância de Cr$ 2.474.454,90 verifica-se que houve um decréscimo de Cr$ 1.178.097,20 correspondente a 47,6%.

TOMADA DE CONTAS

O processo relativo à execução das tomadas de contas contratuais, referentes aos anos de 1940, 1941 e 1942, foi encaminhado para aprovação com o ofício n.º 2.454, de 13 de junho do ano em curso, e resume-se nos seguintes valores :

Pôrto do Rio Grande : (*novo e antigo*)

Recomposição do capital ouro, até 17 de outubro de 1919, aprovada pelo Aviso n.º 1.416 de 4-4-1943, do M. V. O. P.	129.000:521$453

	Cr$
Capital reconhecido ao Estado, até 31 de dezembro de 1939 (Da concessão ao Estado do Rio Grande do Sul)	6.676:705$744
Soma	135.677:227$197
ou sejam, Cr$	135.677.227,20
Fundo de amortização reconhecido, até 31-12-1939	194:271$500
Fundo de amortização, em 31-12-1942, a ser reconhecido	194:271$500
ou sejam, Cr$	194.271,50

Receita Portuária :

NO ANO DE 1940

Renda bruta	5.035:959$200
Despesa de custeio	4.668:154$236
Renda líquida	367:804$964
ou sejam, Cr$	367.805,00

NO ANO DE 1941

Renda bruta	5.309:426$600
Despesa de custeio	5.969:750$860
Deficit	660:324$260
ou sejam, Cr$	660.324,30

NO ANO DE 1942

	Cr$
Renda bruta	6.123.031,80
Despesa de custeio	7.593.088,40
Deficit	1.470.056,60

Pôrto de Pôrto Alegre :

Capital reconhecido ao Estado, até 31 de dezembro de 1935	48.328:587$527
Despesa glosada na tomada de contas de 1934 (período de 14 de agôsto a 31 de dezembro) e reconsiderada pelo Aviso n.º 984, de 8-4-1942, do M. V. O. P.	78.704$703

Obras novas :

No ano de	1936	—	469:814$381
Idem	1937	—	166:746$338
Idem	1938	—	257:183$901
Idem	1939	—	604:471$540
Idem	1940	—	9:663$720
Idem	1941	—	glosada
Idem	1942	—	glosada

	1.507:879$880
Soma	49.915:172$110
Despesa glosada na tomada de contas do ano de 1935 e reconsiderada conforme ofício n.º 4.410, de 23 de setembro de 1943, da Divisão do Orçamento do M. V. O. P. ao D. N. P. N.	121.221,60
Capital em 31-12-1942, a ser reconhecido Cr$	50.036.393,70

Receita Portuária :

NO ANO DE 1936

	Cr$
Renda bruta	5.821:470$600
Despesa de custeio	3.493:050$060
Renda líquida	2.328:420$540
ou sejam, Cr$	2.328.420,50

NO ANO DE 1937

Renda bruta	6.274:214$700
Despesa de custeio	3.980:851$487
Renda líquida	2.293:363$213
ou sejam, Cr$	2.293.363,20

NO ANO DE 1938

Renda bruta	7.391:371$100
Despesa de custeio	4.102:949$342
Renda líquida.	3.288:421$758
ou sejam, Cr$	3.288.421,80

NO ANO DE 1939

Renda bruta	8.993:195$000
Despesa de custeio	4.613:088$992
Renda líquida	4.380:106$008
ou sejam, Cr$	4.380.106,00

NO ANO DE 1940

Renda bruta	9.593:951$383
Despesa de custeio	4.637:290$591
Renda líquida	4.956:660$792
ou sejam, Cr$	4.956.660,80

NO ANO DE 1941

Renda bruta	9.051:577$900
Despesa de custeio	4.778:964$992
Renda líquida	4.272:612$908
ou sejam, Cr$	4.272.612$90

NO ANO DE 1942

Renda bruta	9.553.203,40
Despesa de custeio	5.418.770,20
Renda líquida	4.134.433,20

Pôrto de Pelotas :

Capital reconhecido ao Estado, até 31 de dezembro de 1939	3.920:196$113
Apuração das despesas com a construção e aparelhamento do pôrto, no período de 1-1-1940 a 3-3-1940, véspera da inauguração oficial da exploração comercial do pôrto. . .	30:393$600
Soma	3.950:589$713

Idem, idem, no período de 4 de março a 31 de dezembro de 1940 122:138$900

Despesa glosada do orçamento aprovada pelo Decreto n.º 4.152, de 27-5-39, e reconsiderada pelo Aviso n.º 2.424, de 8-8-40 do Ministério da Viação e Obras Públicas	203:429$370	
Despesa no ano de 1941	545:384$500	
Idem, idem, de 1942	55:392$500	926:345$270
Capital em 31-12-1942, a ser reconhecido		4.876:934$983
ou sejam, Cr$		4.876.935,00

Receita Portuária :

PERÍODO DE 4-3-1940 A 31-12-1940

Renda bruta	1.784:192$200
Despesa de custeio	659:057$207
Renda líquida	1.125:134$993
ou sejam, Cr$	1.125.135,00

NO ANO DE 1941

Renda bruta	2.008:301$300
Despesa de custeio	932:348$878
Renda líquida	1.075.952$422
ou sejam, Cr$	1.075.952,40

NO ANO DE 1942

Renda bruta . . . . .Cr$	2.159.990,50
Despesa de custeio . . . . .Cr$	1.010.714,30
Renda líquida . . . . .Cr$	1.149.276,20

Barra do Rio Grande e canais interiores :

Importância das taxas de 2% e 0,7, ouro e impôsto adicional de 10%, entregue ao Estado do Rio G. do Sul, até 31-12-1939, já reconhecida	106.888:687$801	
Importância entregue ao Estado do Rio G. do Sul, com relação a arrecadação das mesmas taxas, nos anos de 1940, 1941 e 1942	8.040:272$700	114.928:960$501

Barra :

Despesas com as obras da barra, até 31 de dezembro de 1939, já reconhecida	29.201:122$899	
Despesa com as obras da Barra (Conservação, imprevistos e obras novas), nos anos de 1940, 1941 e 1942, já deduzida a renda eventual da Barra...	7.618:036$493	36.819:159$392
Importância das despesas até 31-12-1942, a ser reconhecida		36.819:159$392

Canais interiores :

Despesas com os serviços dos Canais Interiores, até 31 de dezembro de 1935, já reconhecida	55.598:453$469

Despesas com os serviços dos Canais Interiores, nos anos de 1936, 1937, 1938, 1939, 1940, 1941 e 1942	7.229:586$983	62.828:040$452	
Importância das despesas, até 31-12-1942, a ser reconhecida			99.647:199$844
Saldo a favor da União em poder do Estado, Concessionário, em 31 de dezembro de 1942			15.281:760$657
ou sejam, Cr$.......			15.281.760,70

PÔRTO DO RIO GRANDE

Movimento de navios — Em 1943 freqüentaram o pôrto 1940 navios, com 1.040.686 toneladas de registro, sendo 373 de longo curso, com 324.074 toneladas e 1.567 de cabotagem com 716.612 toneladas.

Comparando êsses valores com os de 1942, e que foram de um total de 2.310 embarcações com 1.418.063 toneladas, distribuídas entre 255 embarcações de longo curso, com 310.414 toneladas e 2.055 de cabotagem com 1.107.649 toneladas, verifica-se ter havido um pequeno aumento de 13.660 ou 4,4% na tonelagem de longo curso e uma diminuição de 391.037 ou 35,3% na tonelagem de cabotagem, daí resultando um decréscimo de 377.377 ou 26,6% na tonelagem total.

Movimento de mercadorias — Êsse movimento em 1943 foi de 707.740 toneladas de mercadorias transportadas, distribuídas em 46.067 da importação do estrangeiro, 333.193 de importação de cabotagem, 130.572 de exportação para o estrangeiro e 197.908 de exportação de cabotagem.

Êsses movimentos em 1942 foram de 557.797 toneladas no total, e respectivamente de 22.586, 293.618 ,112.672 e 128.921 toneladas nas demais parcelas.

Comparados os movimentos nos dois anos, verifica-se ter havido um aumento geral em 1943, sendo de 23.481 toneladas ou 104,0% na importação de longo curso, 39.575 toneladas ou 13,5% na importação de cabotagem, 17.900 toneladas ou 15,9% na exportação de longo curso, 68.987 toneladas ou 53,5% na exportação de cabotagem e finalmente 149.943 toneladas ou 26,9% no total.

Receita — Houve um aumento na receita em 1943.

Assim, a renda bruta das taxas portuárias, que em 1942 fôra de Cr$ 6.284.593,50, passou a Cr$ 9.354.951,30 em 1943, com um acréscimo, portanto, de Cr$ 3.070.357,80 ou sejam 48,9%.

O impôsto adicional de 10% também passou de CrS ...... 295.473,90 em 1942 a Cr$ 346.884,90 em 1943, aumentando dêsse modo de Cr$ 51.411,00 ou 17,4%.

Daí ter a receita total subido de Cr$ 6.580.067,40 em 1942, a Cr$ 9.701.836,20 em 1943, crescendo assim de Cr$ 3.121.768,80, isto é, 47,4%.

PÔRTO DE PÔRTO ALEGRE

Movimento de navios — Em 1943 o movimento de embarcações foi o seguinte : 142 de longo curso, com 54.940 toneladas de registro e 11.512 de cabotagem com 667.562 toneladas, perfazendo um total de 11.654 embarcações com 722.502 toneladas.

Como em 1942 êsse movimento foi de 77 navios de longo curso com 43.117 toneladas e 11.249 de cabotagem com 801.906 toneladas, num total, portanto, de 11.326 embarcações com 845.023 toneladas, verifica-se ter havido um aumento de 11.823 ou 27,4% na tonelagem do estrangeiro e uma diminuição de 134.344 ou 16,8% na tonelagem de cabotagem.

Como a diminuição foi, em valor absoluto, maior que o aumento, observa-se um decréscimo de 122.521 ou 14,5% no movimento total.

Movimento de mercadorias — A importação em 1943 foi de 59.199 toneladas do estrangeiro e 812.234 de cabotagem, enquanto

que a exportação foi de 99.444 toneladas de longo curso e 389.189 de cabotagem, num total de 1.360.066 toneladas.

Em 1942 êsses valores foram respectivamente de 48.030, 949.551, 123.970, 512.966 e 1.634.517 toneladas.

Comparados os movimentos nesses dois anos, verifica-se ter havido um aumento de 11.169 ou 23,3% na importação de longo curso e uma diminuição nas demais parcelas, a saber : 137.317 ou 14,5% na importação de cabotagem, 24.526 ou 19,8% na exportação de longo curso, 123.777 ou 24,1% na exportação de cabotagem e finalmente 274.451 ou 16,8% no movimento total.

Receita — A renda bruta das taxas portuárias foi de Cr$ 10.105.707,50 em 1943 e de Cr$ 9.550.134,20 em 1942, tendo-se portanto verificado um aumento de Cr$ 555.573,30 ou 5,8%.

Com o impôsto adicional de 10% deu-se o inverso : Em 1943 a arrecadação foi de Cr$ 822.459,10, enquanto em 1942 fôra de Cr$ 1.092.648,00, com uma diferença para menos de Cr$ ...... 270.188,90, isto é, 24,7%.

Mesmo com essa diminuição, a receita total ainda aumentou um pouco, de Cr$ 285.384,40 ou 2,7%, visto como em 1943 o seu valor foi de Cr$ 10.928.166,60 e em 1942 de Cr$ 10.642.782,20.

PÔRTO DE SÃO BORJA

Movimento de navios — Freqüentaram o pôrto de São Borja, em 1943, 67 embarcações de longo curso, com 307 toneladas e 1.511 de cabotagem, com 18.324, perfazendo um total de 1.578 embarcações com 18.631 toneladas.

Comparados êsses valores com os de 1942, e que foram respectivamente de 165 embarcações do estrangeiro com 1.179 toneladas de registro e 1.048 de cabotagem com 11.728, num total de 1.213, com 12.907, observa-se uma diminuição de 872 ou 74,0% na tonelagem de longo curso, contra um aumento de 6.596 ou 56,2% na de cabotagem, proporcionando um acréscimo na tonelagem total de 5.724, isto é, 44,3%.

Movimento de mercadorias — Em 1943 a importação de longo curso foi de 5.113 toneladas e a de cabotagem de 1.974, enquanto

que a exportação de longo curso atingiu a 42.604 toneladas e a de cabotagem a 25.953, dando um total portanto de 75.644 toneladas.

Em 1942 não houve importação do estrangeiro e a de cabotagem foi de 4.373 toneladas.

Quanto à exportação, foi de 30.773 toneladas de longo curso e apenas de 4.312 de cabotagem, num total, pois, de 39.458 toneladas.

Êsses valores, comparados com os de 1943, nos mostram que, embora tenha havido uma diminuição de 2.399 ou 54,9% na importação de cabotagem, o movimento melhorou bastante de um ano para outro, não só com o aparecimento da importação do estrangeiro, como dos aumentos de 11.831 ou 38,4% na exportação de longo curso e 21.641 ou 501,9% na de cabotagem.

Resultou daí um acréscimo de 36.186 ou 91,7% no movimento total.

Receita — Não tendo havido movimento no único armazém do pôrto, nem sendo recolhido o impôsto adicional de 10%, não houve receita que assinalar.

PÔRTO DE PELOTAS

Movimento de navios — Estiveram no pôrto em 1943 40 navios procedentes do estrangeiro, com 13.061 toneladas de registro e 790 de cabotagem com 338.145, num total de 830 embarcações com 351.206 toneladas.

Comparando-se êsses valores com os correspondentes em 1942, e que foram de 16 navios de longo curso com 7.340 toneladas e 997 de cabotagem com 318.507, perfazendo um total de 1.013 embarcações com 325.847 toneladas verifica-se ter havido um aumento de 5.721 toneladas ou 77,9% no movimento de longo curso e 19.638 toneladas ou 6,2% no de cabotagem, o que proporciona um acréscimo de 25.359 toneladas ou 7,8% no movimento total, muito embora tenha sido bastante inferior o número total de embarcações que freqüentaram o pôrto (1.013 em 1942 e 830

em 1943), o que evidencia ter sido maior o porte dos navios no segundo dêsses dois anos.

Movimento de mercadorias — Em 1943 o movimento de mercadorias foi o seguinte: 17.841 toneladas na importação de longo curso, 247.256 na importação de cabotagem, 2.100 na exporportação de longo curso e 82.803 na exportação de cabotagem, num total de 350.000 toneladas.

Em 1942, êsses valores foram respectivamente de 12.017, 261.022, 15.792, 101.933 e 390.764 toneladas.

Comparados os movimentos nesses dois anos, verifica-se que, apenas a importação de longo curso cresceu em 1943, de 5.824 toneladas ou sejam 48,5%.

Tôdas as demais parcelas caíram, com os seguintes decréscimos: 13.766 toneladas ou 5,3% na importação de cabotagem, 13.692 toneladas ou 86,7% na exportação de longo curso, 19.130 toneladas ou 18,8% na exportação de cabotagem e finalmente 40.764 ou 10,4% no movimento total.

Receita — A renda bruta das taxas portuárias foi, em 1943, de Cr$ 997.034,00, menor, portanto, de Cr$ 1.162.956,50 ou 53,8%, que a de 1942, que fôra de Cr$ 2.159.990,50.

O impôsto adicional de 10%, cresceu, de Cr$ 86.333,10 em 1942, a Cr$ 127.013,70 em 1943, com um aumento portanto, de Cr$ 40.680,60, isto é, 47,1%.

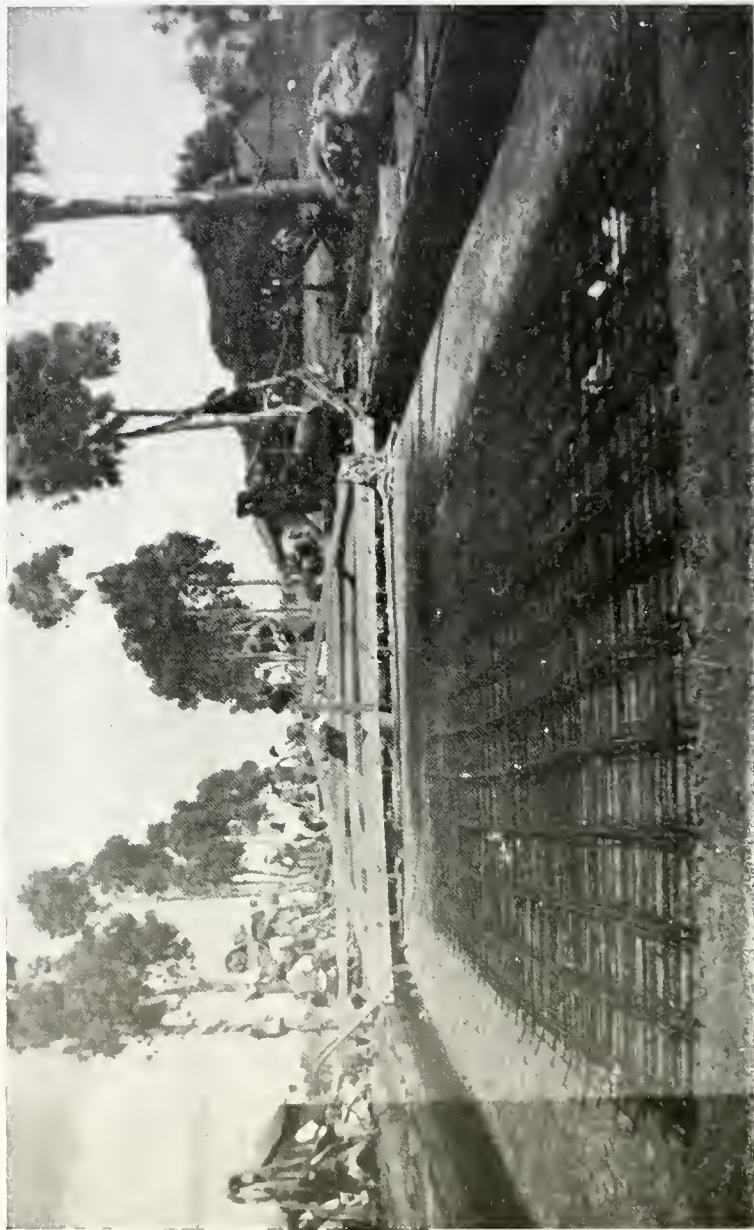
Tal aumento entretanto foi muito pequeno em relação à grande queda verificada na renda bruta apresentando assim a receita total uma diminuição considerável, passando de Cr$ 2.246.323,60 em 1942, a Cr$ 1.124.047,70 em 1943, ou seja com um decréscimo de Cr$ 1.122.275,90 ou 50,0%.

COMISSÃO DE MELHORAMENTOS DA RÊDE HIDROGRÁFICA DO RIO GRANDE DO SUL

Extinta em 1943 a Comissão de Estudos e Obras da Lagoa Mirim, que apenas desenvolvia suas atividades na região daquela Lagoa foi criada esta Comissão com os encargos de tôda a Rêde Hidrográfica do Estado.

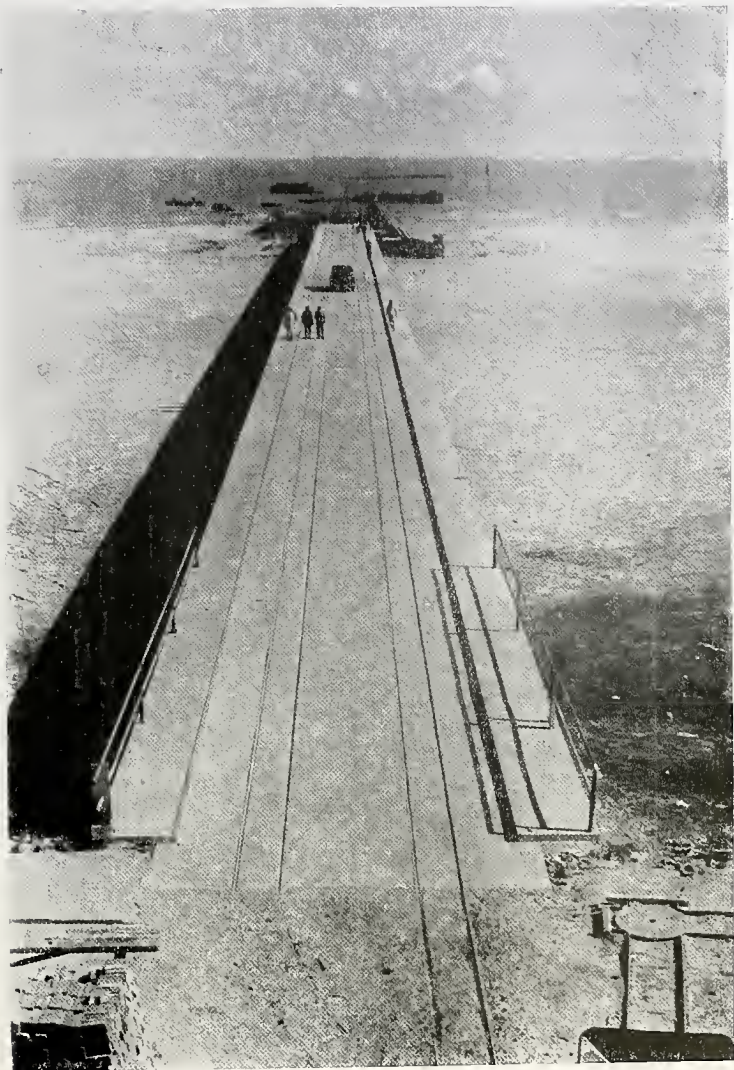
FIS
SITU
M
G 3
G 5
G 1
E S U L
GU
IVAN SILVA

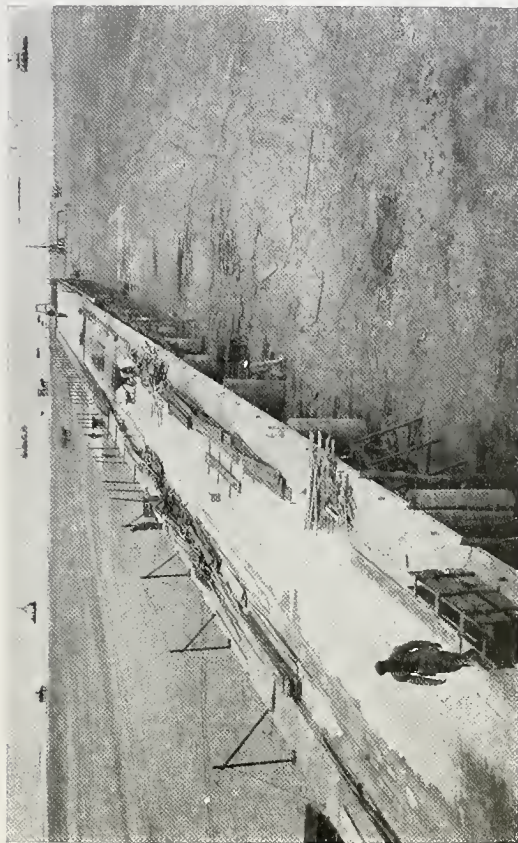
D.N.P.R.C.
FISCALIZAÇÃO DO PORTO
DE LAGUNA
SITUAÇÃO DA BARRA, 30-12-1943
ESCALA 1:5.000
MOLHE NORTE
MOLHE SUL
MORRO DA ATALAIA

RIO GRANDE DO SUL — *SÃO JOSÉ DO NORTE* — *Dragagem da doca.*

RIO GRANDE DO SUL — *SANTA VITÓRIA DO PALMAR — RODOVIA GETÚLIO VARGAS* — *Concretagem.*

RIO GRANDE DO SUL — *SANTA VITÓRIA DO PALMAR.*

Cáis em construção.

RIO GRANDE DO SUL — *SANTA VITÓRIA DO PALMAR.*
Edifício da Administração.

RIO GRANDE DO SUL — *SANTA VITÓRIA DO PALMAR.*
Ponte de acesso ao cáis.

RIO GRANDE DO SUL — *SANTA VITÓRIA DO PALMAR.*
PONTE — Concretagem.

RIO GRANDE DO SUL — *SANTA VITÓRIA DO PALMAR.*
PONTE — Aspecto da construção.

RIO GRANDE DO SUL — *SANTA VITÓRIA DO PALMAR.*
PONTE — Em conclusão.

RIO GRANDE DO SUL — *SANTA VITÓRIA DO PALMAR*

Armazem de bagagem (fundações).

RIO GRANDE DO SUL — *SANTA VITÓRIA DO PALMAR.*
Armazem de bagagem (estrutura).

RIO GRANDE DO SUL — *SANTA VITÓRIA DO PALMAR.*
Ponte de ligação do cáis ao terrapleno. Tubulões cravados.

Com a recente reforma do Departamento, passaram êsses serviços ao atual 18.º Distrito de Fiscalização, o que importa em dizer que de apenas um ano foi a sua existência.

Nesse curto espaço de tempo a Comissão não podia ir além de estudos para os serviços novos e prosseguir nas obras já em andamento. A pesar disso, foram realmente produtivos os seus resultados, que permitiram desde logo iniciar alguns trabalhos de caráter urgente, como o dos rios Jacuí e Jaguarão, assim como, obter elementos valiosos para conclusões, sôbre outros, como os que se referem as ligações Lagoa Mirim-Oceano e canal de ligação Pôrto Alegre-Tôrres. Na síntese dos serviços realizados, a seguir, confirma-se plenamente as afirmações acima:

CONSTRUÇÃO DO PÔRTO DE S. VITÓRIA DO PALMAR

Continuaram os serviços em franco andamento cujos trabalhos provàvelmente deverão ser concluídos em 1945. Foram ultimados a estrutura do armazém de bagagens, a ponte em concreto armado, na extensão de 204 m, o enrocamento do terrapleno, assim como um trecho do molhe de abrigo e iniciadas as fundações do cais.

DRAGAGEM NA DOCA DE S. JOSÉ DO NORTE

Êsse serviço solicitado, para fins militares, pelo Sr. Coronel Comandante da Praça de Rio Grande, a fim de dar acesso, a rebocadores e chatas para o desembarque rápido e seguro, com qualquer tempo, de materiais destinados às tropas, para defesa do litoral, naquela região, foi integralmente executado, oferecendo o seguinte resultado:

Extensão dragada	190,00 m
Largura média	110,00 m
Profundidade mínima	2,50 m
Volume retirado	33.435,00 m³

REGULAMENTO DO RIO JAGUARÃO

O rio Jaguarão, principal tributário da Lagoa Mirim, e em cujas margens está situada a cidade de Jaguarão, tem seu curso inferior, a jusante da ponte internacional Mauá, sinuoso, e com pouco declive superficial, sendo navegável por embarcações com calado máximo de 2,00 m, que, em águas médias e cheias conseguem chegar até o pôrto da cidade mencionada.

Na ocasião da estiagem, entretanto, que regularmente abrange os meses de janeiro a abril, ficam os navios impossibilitados de acesso ao pôrto por diversos baixios que se localizam desde o cais até a ilha do Bráulio.

Já em 1938, a Comissão de Estudos e Obras da Lagoa Mirim fez estudos e elaborou um projeto para melhoramento de tais trechos.

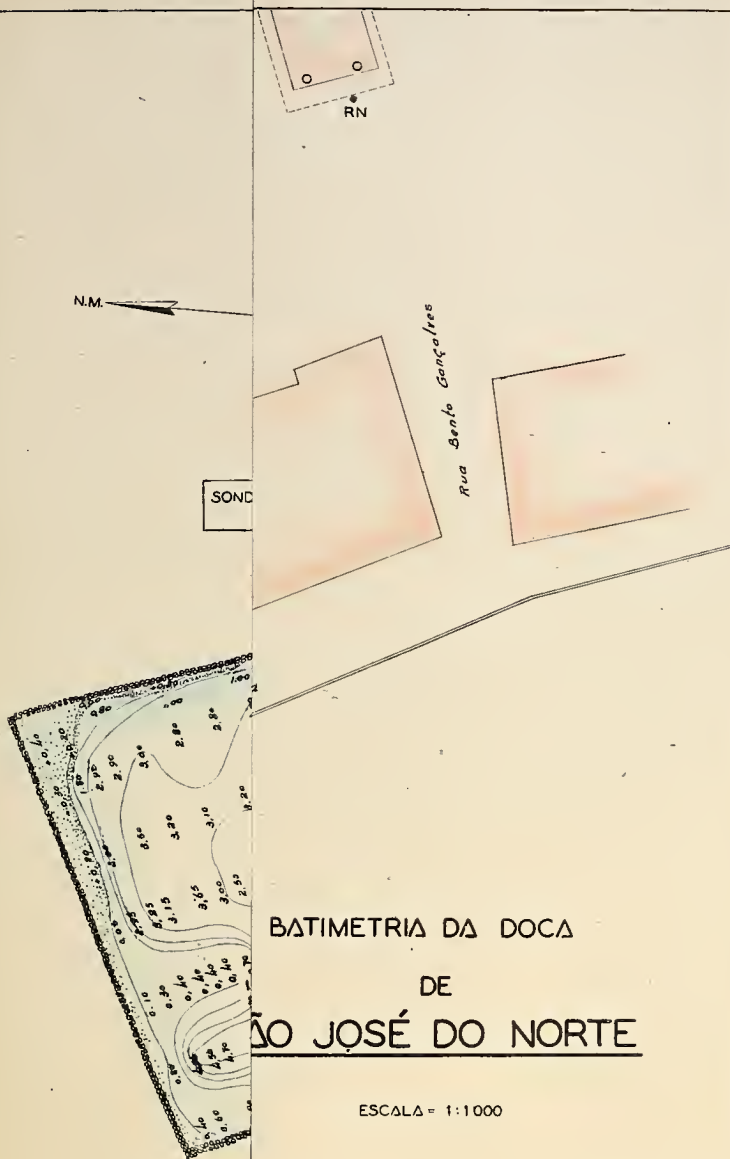
No relatório apresentado por aquela Comissão foram resumidas as principais causas de formação dos baixios, e preconizada a dragagem como meio mais rápido para melhoramento, mencionando algumas obras fixas para proteção do atêrro e fechamento de derivações da corrente.

Em se tratando de um rio limítrofe, foi o projeto citado submetido à apreciação do Govêrno Uruguaio, sem que até agora houvesse pronunciamento de sua parte.

Com intuito de melhorar as condições de transporte de pedra para Sta. Vitória do Palmar, foi dragado em 1940 o trecho de bancos, próximo à cidade, com uma profundidade de 1,70 m reduzida ao zero hidrográfico.

Como não foi executado nenhum dos enrocamentos preconizados no projeto para, proteção do recalque e barragem de braços secundários, a formidável cheia de 1941, com o alagamento total das margens, voltou a dificultar a sua navegação, em condições agora mais agravadas com a fortíssima estiagem dêste ano.

A concretização da instabilidade de manutenção de um canal simplesmente dragado, exige a realização dos trabalhos de implantação de obras fixas. A ação reguladora de tais obras, que seria lenta, em vista das épocas de diminuta declividade superficial do rio, será acelerada por dragagem do tálvegue projetado, e o recal-

RN
N.M.
SOND
Rua Bento Gonçalves
BATIMETRIA DA DOCA
DE
ÃO JOSÉ DO NORTE
ESCALA = 1:1000

BATIMETRIA DA DOCA
DE
SÃO JOSÉ DO NORTE
ESCALA - 1:1000
SONDAGENS EFETUADAS
EM, 11-6-43
LAGÔA DOS PATOS
RN
NM
Rua Gal Osorio
Rua Bento Gonçalves
Rua Marechal Andrea

que do material dragado, ao abrigo de tais obras, contribuirá para sua enérgica ação beneficiadora.

Assim baseado em estudos e sugestões anteriores e alicerçado nos ensinamentos gerais de regularização dos rios de fundo móvel, onde os diversos métodos, com a flexibilidade, que é característica da hidráulica fluvial, trazem sua contribuição, adaptadas ao bom senso e condições locais, foi elaborado um projeto de regularização, cujas linhas gerais são as seguintes :

Os métodos clássicos de regularização são :

1) — Contração lateral.
2) — Normalização.
3) — Conservação de bancos.

No primeiro método, que é a solução mais antiga de regularização, há o inconveniente de, com o aprofundamento constante dos trechos melhorados, abaixarmos o plano de estiagem a montante provocando novas formações de bancos a jusante, formados pelo material carregado.

Na normalização procura-se remediar êsse inconveniente, protegendo-se o fundo do rio contra escavações excessivas.

Tal processo é, no entanto, incompatível com as dimensões do rio Jaguarão.

Preferiu-se, como mais racional, o método de conservação dos bancos, onde não se procura calibrar o rio, como nos métodos anteriores, para realizar a constância das profundidades nos perfís longitudinal e transversal.

Admite-se como conseqüência inelutável do transporte intermitente dos materiais sólidos pelas águas a conservação dos bancos e o perfil longitudinal em escada, mas a importância dos bancos e menor em conseqüência da fixação das margens; — elas são melhor orientadas, as profundidades maiores e mais estáveis.

Os depósitos, em lugar de serem irregulares fazem-se em pontos previstos em que não prejudiquem a navegação.

As velocidades e declives locais não são constantes, mas ficam entre limites admissíveis.

Em resumo: — Conservam-se as formas naturais do curso dágua, imitando o que existe nas seções naturalmente nageváveis, transformando-se as más passagens em boas.

Os trabalhos a executar consistem em:

1) — Fixar no leito a posição das fossas e bancos.
2) — Orientar os bancos.
3) — Defender as margens atacadas.
4) — Impedir as derivações da corrente.

As obras empregadas são os diques longitudinais e espigões, que devem agir sôbre a direção da corrente com finalidade de obter boa orientação da inflexão.

Tais obras, cujos coroamentos são de um modo geral respaldados na altura do nível médio do rio, tendem à regularização do leito médio, para o qual aplicam-se com mais segurança os princípios de Fargue.

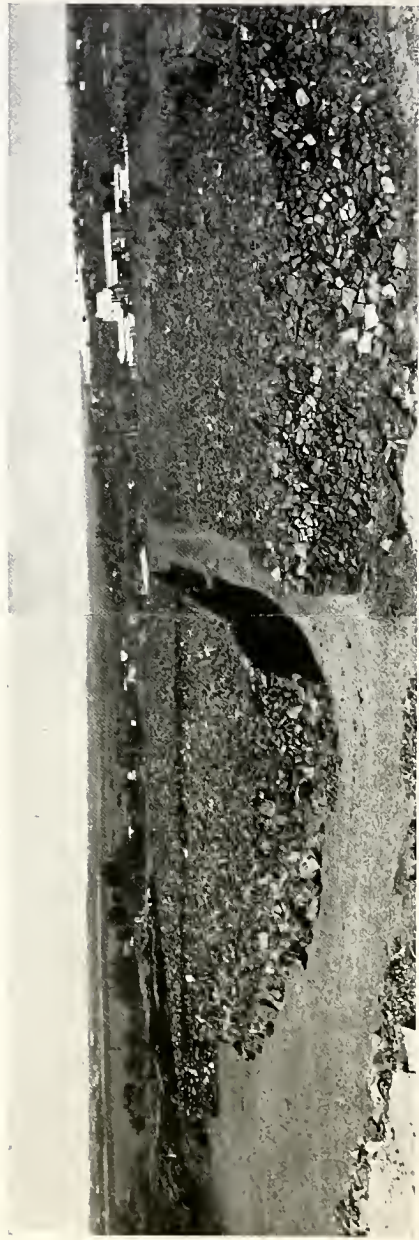
Seguindo tais ensinamentos procurou-se no projeto:

a) para que o canal seja estável e permanente, proscrever longos alinhamentos retilíneos, constituindo as linhas de margem por uma sucessão de arcos alternadamente côncavos e convexos;

b) para a aplicação dessas regras à uma seção determinada de um rio, procuram-se, nas seções de inclinações e descargas análogas, onde a navegação se efetua em boas condições, as sinuosidades naturais. Procurou-se imitar suas disposições nos trabalhos a executar;

c) entre dois pontos de inflexão consecutivos a largura deve crescer com a curvatura, de maneira que o leito acha-se estrangulado na inflexão e alargado para o vértice da curva;

d) as margens convexas devem ter um desenvolvimento notàvelmente superior ao das margens côncavas. A diferença de desenvolvimento, segundo Fargue, deve ser 3 a 4 vêzes a largura mínima no ponto de inflexão — ou por outra — O comprimento segundo o qual, em cada inflexão as margens devem variar sua convexidade deve ser de cêrca de 2 vêzes a menor largura.

RIO GRANDE DO SUL — *JAGUARÃO* — *Exploração da pedreira. — Pedra destinada à construção dos espigões do rio Jaguarão, molhe de abrigo no Taim e obras do Pôrto de Santa Vitória do Palmar.*

RIO GRANDE DO SUL — *JAGUARÃO* — *Vista do estoque de pedra bruta, pronta para embarque.*

A determinação do espaçamento das margens é uma questão delicada.

Uma contração exagerada pode dar resultados nefastos.

A fórmula $L = \dfrac{Q}{\alpha \sqrt{R^3 I}}$ partindo da fórmula do movimento permanente nos canais abertos, dá geralmente resultados falsos em rios de grandes dimensões, e onde os valores R e α são variáveis em cada seção.

Os valores do coeficiente α só dão alguma segurança à formula, quando decorrentes de experiências diretas feitas nas seções do rio.

No projeto, nas modificações mais acentuadas da largura, empregou-se na formação das futuras margens os espigões que têm a vantagem de na fase construtiva e mesmo após sua conclusão, permitir correções nos seus desenvolvimentos caso sua ação de correção não coincida com a prevista no projeto.

A observação constante dos trechos na execução das obras, é o melhor critério para se ir ajuizando do acêrto ou não de suas localizações.

Antes de ser apreciado os detalhes de implantação das obras fixas, observa-se algumas considerações de caráter geral, que servirão de normas à construção dos espigões e diques longitudinais.

1) Nas margens côncavas, empregam-se de preferência os espigões, apenas construindo diques longitudinais quando houver necessidade de proteger a margem contra a ação da corrente.

No barramento de braços secundários preconiza-se os diques.

2) Nas margens convexas, quando houver necessidade de implantar obras, com finalidade de forçar a corrente, e o rio a procurar novo tálvegue, serão empregados sempre espigões.

3) O coroamento dos espigões horizontais é feito na cota de + 1,00 m (águas médias) e os dos diques longitudinais também é feito nessa cota nos pontos de maior curvatura; nas inflexões, coincide com a margem (se esta tiver menor altura que a cota mencionada).

4) Na barragem de braços, os diques serão horizontais e rematados na altura de + 1,00 m.

O espaçamento médio adotado para os espigões é aproximadamente igual ao seu comprimento.

Como as normas para afastamento dão a possibilidade de implantação com distâncias variáveis de uma até duas vêzes e meia tal comprimento, o espaçamento projetado permite inicialmente, a construção de espigões alternados para se verificar "in loco" sua ação.

Igualmente, na sua fase construtiva, iniciam-se a montante em grupo por trechos, levando-se simultâneamente seu desenvolvimento, para que comecem a agir em conjunto.

Na segunda fase, estudado o resultado das obras iniciadas, prolongam-se os comprimentos, terminando o projeto com a construção dos espigões intermediários.

Ainda durante a primeira fase da construção, iniciar-se-á a dragagem pelo eixo do canal projetado, recalcando-se o material dragado para trechos compreendidos entre os espigões e assim, no espaçamento médio dos espigões construídos, já assoreado também por sua ação, serão construídos com economia os espigões do segundo grupo.

Os espigões, são obras transversais que, partindo de uma margem, avança, sôbre o leito até a nova linha de margem projetada.

Conforme as circunstâncias, podem ser classificados em tipos diversos, e para assim distinguí-los, pode-se considerar :

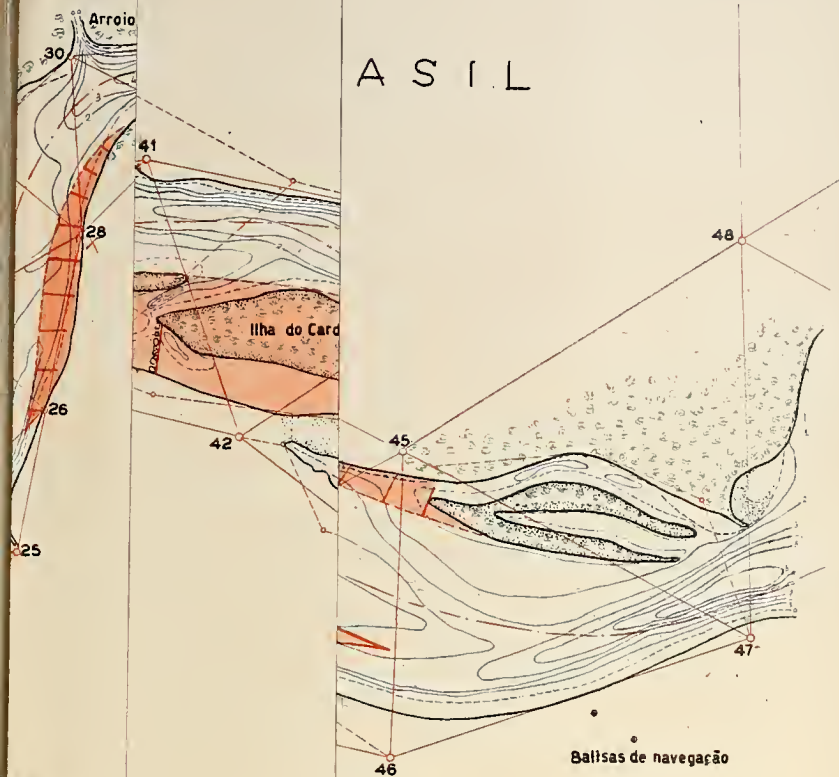
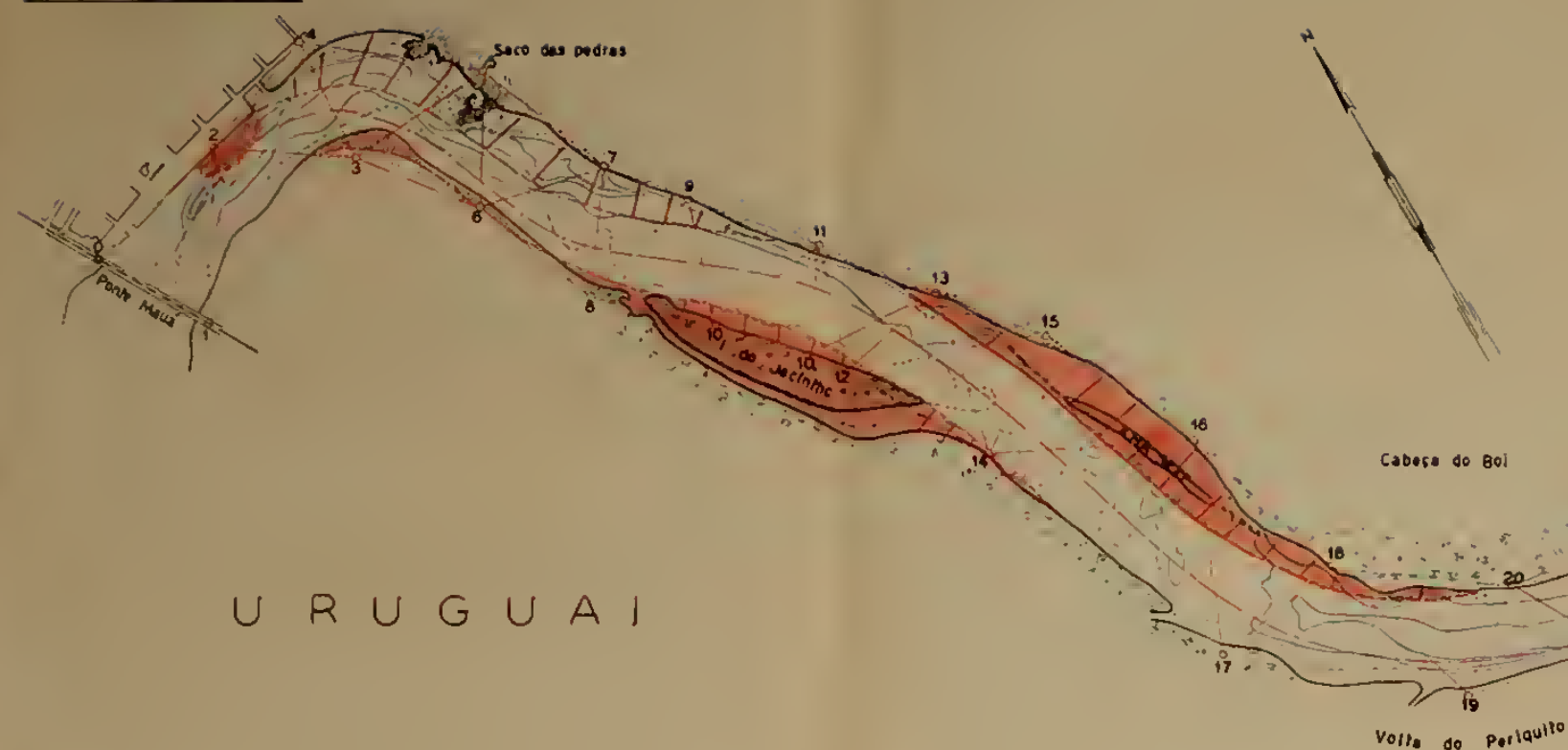
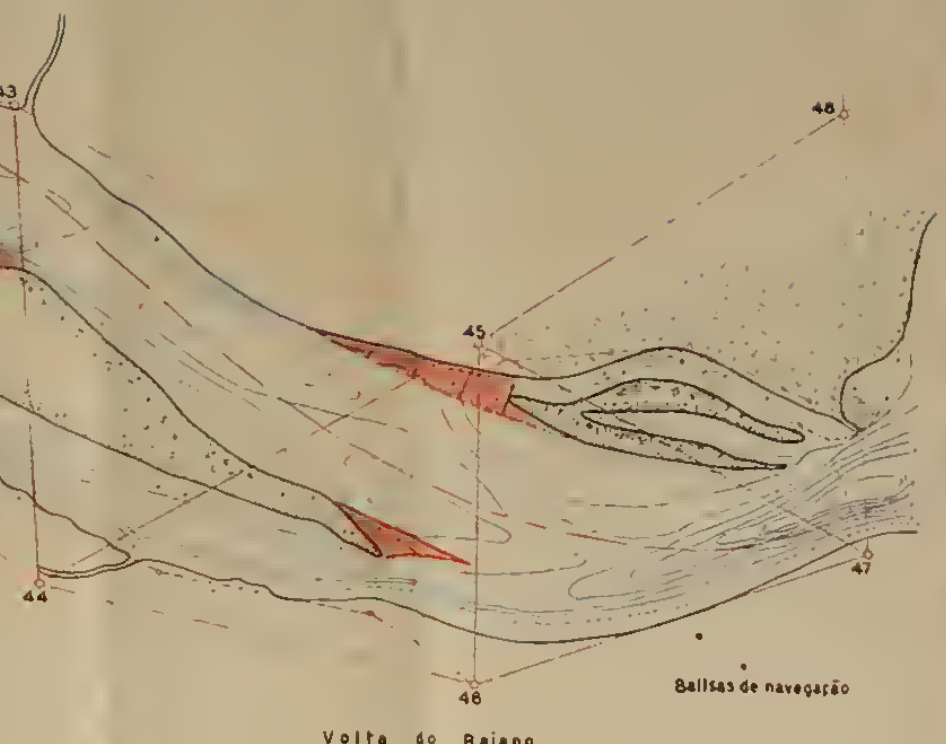
a) a posição em planta relativamente à direção e ao sentido da corrente;

b) o andamento segundo o perfil longitudinal, do enraizamento ao cabeço;

c) a situação dêsse mesmo perfil em relação aos diferentes estados de nivel das águas;

d) a espécie de estrutura que o forma.

Quanto à posição em planta, preferiu-se no projeto os espigões "inclinantes" como de ação mais enérgica que os normais e declinantes.

Volta do
Arroio
30
A S I L
41
28
48
Ilha do Card
26
42
45
25
47
46
Balisas de navegação
do Baiano
G U A I
R. S. A
G.A.Salcedo Reis-27-6-44

R S A
G.A. Salcedo Pes - 27-6-44

Na inclinação dos espigões para montante em relação ao eixo do leito menor projetado, o ângulo de abertura para jusante tem um valor constante de 160°.

Na inflexão, a bissetriz do ângulo formado pelos espigões é tangente àquele eixo.

À medida que a curvatura aumenta, o espigão da margem côncava inclina-se mais em relação ao eixo, enquanto o da margem convexa aproxima-se da normal.

Assim, em média, a inclinação dos espigões é 75° para os da margem côncava e 85°, para os da convexa.

Quanto ao perfil longitudinal, foram projetados espigões horizontais que serão banhados, isto é, terão coroamento ao nível das águas médias (+ 1,00 m).

Terão os espigões largura na crista de 1,5 m e taludes de:

montante 1/1
jusante 1/2

Sua estrutura, inicialmente permeável, será constituída por matacões de pedra de pêso médio de 30 kg.

DETALHES DO PROJETO

Acentadas que foram as normas que serviram de orientação à elaboração do projeto de melhoramento, e esboçadas suas linhas principais, resta detalhar a localização das obras a executar, de acôrdo com as plantas anexas.

A dragagem pelo tálvegue projetado como processo auxiliar, será feita a uma profundidade de 2,0 m reduzido ao zero hidrográfico, e com largura de canal de 10,00 m, concomitantemente com a execução das obras nas margens.

Os trabalhos terão início fronteiro ao último trecho do cais da cidade (vértice 2) com a derrocagem de algumas pedras e aprofundamento por dragagem da bacia de evolução com 80 m de largura e 2,5 m profundidade.

No extremo do cais será implantado um sistema de espigões na margem esquerda com finalidade de deslocar o canal de navegação para a margem uruguaia que é arenosa e será dragada em parte, para melhor inscrição dos navios na curva projetada.

Justifica êsse traçado, a existência no lado brasileiro de aflo-ramento de rocha e também porque, com o aumento de curvatura do eixo, será conseguido o aprofundamento do leito.

Continua o sistema de espigões citado até às proximidades do vértice 11, tendo como finalidade a formação de uma futura mar-gem, que assegure melhores condições de navegabilidade.

Na margem direita, pouco a montante do vértice 8, é iniciado um dique guia corrente, que fecha o braço do rio formador da ilha do Jacinto.

Nesta, ainda na mesma margem, inicia-se o segundo sistema de espigões, que tem por missão forçar o deslocamento do tálvegue para a margem côncava.

Continua êste sistema até pouco abaixo do vértice 14.

O terceiro sistema de espigões, dos quais os três primeiros enraízam o guia corrente logo a montante do vértice 13, estende-se a jusante da ilha 7, até próximo ao vértice 20.

São essas as obras com as quais se pretende melhorar o pri-meiro trecho situado entre a cidade de Jaguarão e a chamada Volta do Periquito.

O melhoramento do segundo trecho, que vai desta até à parte média da ilha Sta. Rita, será iniciado pedra dragagem de um trecho da margem esquerda, a fim de dar maior largura à seção, evitando a contração junto ao vértice 24, que auxiliado pela curvatura, pro-voca escavação excessiva, sendo o material depositado logo abaixo, contribuindo para, com a divagação do tálvegue, formar a má pas-sagem que vai até fronteiro ao vértice 28 e que se procura melho-rar com a implantação de espigões na margem direita.

A proteção da margem onde está o vértice 22 será feita por um dique e logo após o vértice 23, servindo de guia corrente até o primeiro espigão a jusante do vértice 35.

Fronteira a êste vértice há uma sanga, que terá pequenos diques guia-corrente paar melhor orientação de desaguamento.

Finalmente, o enraizamento de espigões na ilha de Sta. Rita e barrage mpor meio de dique, da derivação de corrente que forma esta ilha, completam as obras de regularização do segundo trecho.

Melhoramentos no 3.º trecho:

A partir da parte inferior da ilha Sta. Rita (vértice 39) até à parte superior da ilha do Cardoso, alarga-se o rio consideràvelmente e, com o desvio de parte de suas águas pela parte leste da última ilha mencionada, forma-se extenso trecho de pouca profundidade.

A formação de uma margem artificial por meio de espigões situados na margem direita do rio e o fechamento por dique da passagem entre a ilha citada e a margem uruguaia, são obras que tendem a eliminar as apontadas causas dos baixios.

Terminando o projeto, foi localizada uma série de espigões na parte superior da ilha do Bráulio com a finalidade de, juntamente com o guia corrente fronteiro, melhor orientar a corrente e diminuir a secção transversal.

São êsses os trabalhos necessários para assegurar ao rio Jaguarão uma navegação sem interrupção, durante tôdas as épocas do ano.

O aprofundamento por dragagem de pequeno trecho de sua barra na Lagoa Mirim, seria, se bem que atualmente esta permita a navegação de embarcação de 2,00 m de calado, um trabalho complementar interessante, já que obras vultosas sejam executadas em sua proximidade.

REGULARIZAÇÃO DO RIO JACUÍ

Preponderante por sua importância como principal formador do estuário do Guaíba, onde aflui fronteiro à cidade de Pôrto Alegre, constituindo diversas ilhas entre as derivações de seu braço principal; com margens planas e de vegetação rasteira em seu curso inferior, onde seu regime, pela fraca declividade superficial existente, é o de um rio de águas mais ou menos tranqüila, transmuta-se o Jacuí gradativamente nos seus cursos médio e superior tanto no relêvo como no aspecto das margens, atingindo ao regime torrencial em sua origem no Norte do Estado, na Coxilha do Pulador, a cêrca de 500 km de sua foz.

E' navegável, em épocas normais, por embarcações de pouco calado até à cidade de Cachoeira, e, no trecho compreendido entre

o Pôrto do Conde e sua desembocadura no Guaíba, procede-se ao escoamento do carvão de pedra, que, extraído nas regiões de formação permo-carbonífera, no Arrôio dos Raros e Butiá, é transportado por via fluvial, aproveitando o curso inferior dêsse rio.

Além do considerável valor do tráfego carbonífero, existe o de inúmeras embarcações de pequeno porte que trazem os produtos da fertilíssima bacia do rio Jacuí e tributários, à Capital do Estado, e desta levam às regiões produtoras, a maquinaria necessária às lavouras, e os produtos de importação.

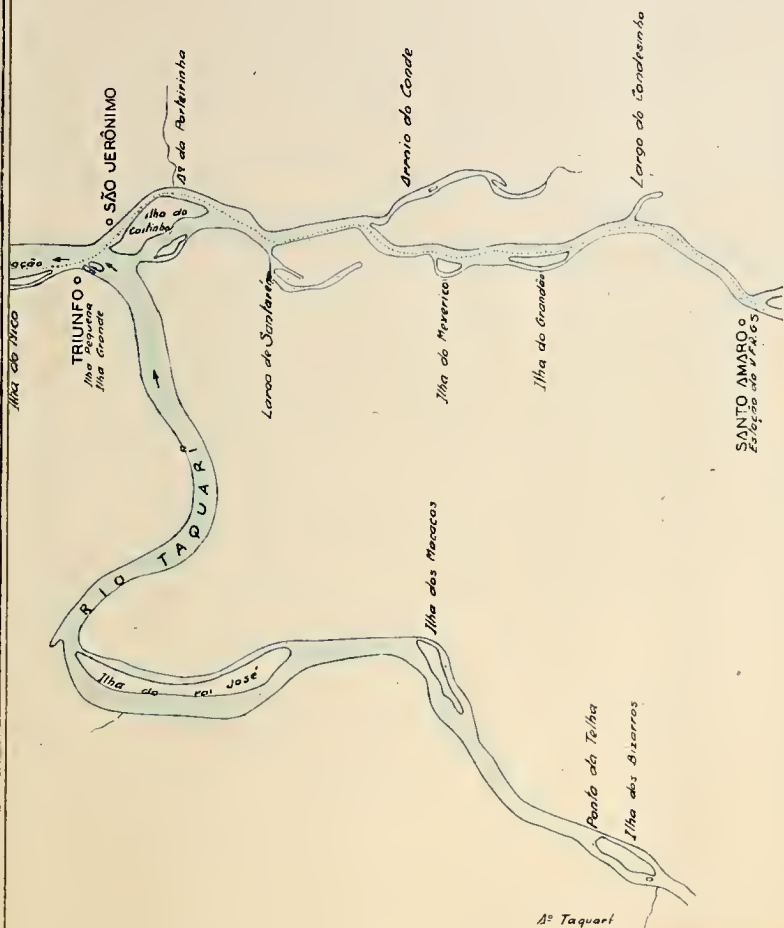
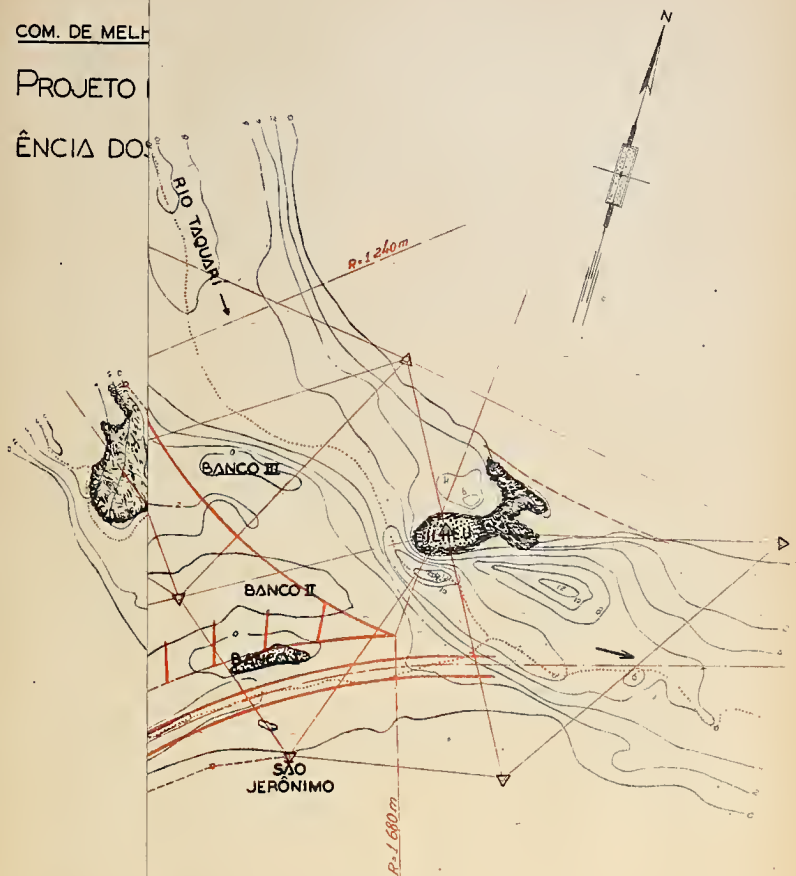
Ressalta ainda, como digno de interêsse, o possível aproveitamento hidro-elétrico de seu caudal.

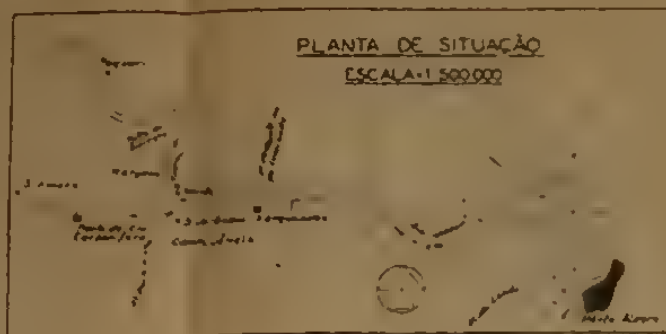
Constituindo o Jacuí como diz, Balduino Rambo em seu trabalho sôbre a "Fisionomia do Rio Grande do Sul", a *goteira colossal,* colecionadora das águas do telhado riograndense — a Serra Geral, que reune todos os requisitos favoráveis à formação rápida e ao escoamento das águas pluviais, é o rio e seus afluentes, sujeito à consideráveis desníveis de seus planos dágua, e a avalanche líquida, saindo impetuosamente das fraldas da Serra, vem cair na depressão central, de declive incomparàvelmente mais fraco, onde se espraia, sôbre a zona marginal com descréscimo de velocidade, à medida que o rio atinge seu nível de base no Guaíba: — E' a *enchente,* com seu nome ligado à catástrofe e à miséria que assola as populações ribeirinhas.

Os característicos de importância em prejuízos causados, em tôda a bacia dêsse rio e também nos demais tributários do Guaíba, e a submersão parcial da Capital, além de outras cidades próximas aos vários rios, pela considerável cheia concretizada em 1941, chamou aos poderes públicos à atenção para o estudo dos regimes do rio da bacia oriental do Estado.

Problemas de endicamentos, represamentos, aumento de vasão são esboçados para atenuar os efeitos das cheias, e a complexidade de elementos exige acurados estudos e tempo de observação.

Mas, o fantasma da cheia cessa, normaliza-se o regime dos rios; decorre um período de anos normais e, vem também com prejuízos consideráveis, a *seca,* com os rios em nível mínimo, e transportes impossibilitados em diversos trechos pelos baixios.

SÃO JERÔNIMO
Ilha do Nico
TRIUNFO
Ilha Pequena
Ilha Grande
SÃO JERÔNIMO
Ilha do Coitinho
Aº da Porteirinha
RIO TAQUARI
Ilha do rei José
Largo de Santarém
Arroio do Conde
Ilha dos Macacos
Ilha do Meverico
Ilha do Grandão
Aº Taquari
Ponta da Telha
Ilha dos Bizarros
Largo do Condesinho
SANTO AMARO
Estação do V.F.R.G.S.

COM. DE MELH
PROJETO
ÊNCIA DOS
N
RIO TAQUARI
R=1 240m
BANCO III
BANCO II
ILHEU
SÃO JERÔNIMO
R=1 680m
PEDRA
CASCALHO
MARCOS
ESTIAGEM LOC
PLANO DE REF
THALWEG NAT
" TEC
ORGANIZADO EM COLABORAÇÃO COM OS SERVICOS HIDROGRÁFICOS DA SECRETARIA DAS OBRAS PÚBLICAS.—

D N P N
COM. DE MELHORAS DA REDE HIDROG. DO R. G. DO SUL
PROJETO DE REGULARIZAÇÃO DA CONFLUÊNCIA DOS RIOS JACUÍ E TAQUARÍ —
(MANGA DO FRADE)
ESCALA 1:10.000
PLANTA DE SITUAÇÃO
ESCALA 1:500.000
RIO TAQUARÍ
RIO JACUÍ
BANCO III
BANCO II
ILHA DO QUININHO
ILHA DAS FLORES
SÃO JERÔNIMO
PEDRA
CASCALHO
MARCOS
ESTIAGEM LOCAL
PLANO DE REFERÊNCIA
THALWEG NATURAL
" TEÓRICO
ORGANIZADO EM COLABORAÇÃO COM OS SERVIÇOS HIDROGRÁFICOS DA SECRETARIA DAS OBRAS PÚBLICAS —

E' ainda no Jacuí que se agrava o mal, as embarcações de maior calado vão encalhando inicialmente, servindo de alarme, e novo auxílio tem de prestar o Govêrno Estadual e Federal com repetidas dragagens em trechos que já são de conhecimento dos conhecedores da região.

Contudo, continuam sempre as dificuldades à navegação, porque, num regime como o do Jacuí, com sua formação de leito de fundo móvel, na sua parte navegável habitualmente, constituído por areia e em alguns trechos, areia argilosa, a simples dragagem as mais vezes ligando por um trecho reto duas fossas sem um estudo sistemático, e sem auxílio de obras fixas corretoras, resulta em paliativo sem solução definitiva.

Agravada as dificuldades de transporte do carvão, pela necessidade de uma produção mais intensa motivada pela situação de guerra atual, tornou-se obrigatório o auxílio do Govêrno Federal, que para tal fim ampliou os trabalhos da Comissão de Estudos e Obras da Lagoa Mirim, transformando-a na Comissão de Melhoramentos da Rêde Hidrográfica do Rio Grande do Sul tendo esta, entre outros trabalhos, a realização e execução de um plano de obras a ser executado para tornar aproveitável, em qualquer situação de nível dágua, a maior extensão possível do curso do rio Jacuí.

Com tal incumbência, tornava-se de necessidade a revisão de todos os estudos e obras já realizados nesse rio, sendo organisado um resumo que condensa estudos de engenheiros como Costa Gama, Faria Santos, e outros.

A não ser os trabalhos da Comissão organizados em 1897 sôbre a chefia do Engenheiro Augusto Pestana e depois José Felizardo Junior, não se nota um programa de trabalhos, e também carecem êsses de continuidade, até o ano de 1940, em que, criada pelo Govêrno do Estado a Seção de Hidrografia, foram iniciados a partir dêsse ano, estudos sistemáticos a montante de São Jerônimo e que permitiram já em 1943 a essa Seção, elaborar um projeto para regularização do trecho fronteiro a São Jerônimo que constitui um sério obstáculo ao tráfego das embarcações que sobem o rio em demanda do Pôrto do Conde e de seu curso superior.

Êsses estudos, são continuados presentemente, tendo como meta a foz do rio, e constam de levantamentos topográficos do contôrno do rio, nivelamento das margens, sondagens, medições de descargas líquidas e sólidas, etc., constituindo o alicerce aos futuros projetos de obras.

A parte já estudada, e a complementar, constitui seu curso inferior e, como curso de navegação mais intensa, e lògicamente a primeira etapa de um projeto completo.

Como trabalho preliminar da Comissão de Melhoramentos ora criada, foi feito um reconhecimento com levantamento ecobatimétrico do perfil longitudional do canal de navegação para conhecimento, das condições de fundos do rio Jacuí, desde Pôrto Alegre até a entrada para o pôrto do Conde, para orientação de escolha das profundidades máximas a realizar nos trechos que dificultam a navegação, profundidades essas que deveriam ser compatíveis com as que o rio naturalmente admite nos demais trechos e ainda, possibilidade de admitir maiores calados dos que o que habitualmente trafegam nesse rio.

O perfil levantado, permitiu a localização dos trechos críticos e a escolha de gabarito para os canais a obter, baseado na comparação aproximada de volume a extrair para as profundidades esboçadas.

Verifica-se assim que, para se obter uma profundidade mínima de 5,00 m entre São Jerônimo e a foz do Jacuí, será necessária corrigir em média extensão correspondente a 41% da distância que medeia entre os dois pontos ou sejam — 22.000 m, enquanto que para a obtenção de calados de 3,50 m na max. estiagem, tem-se apenas um total de correção — 4.800 m, correspondente a 9%.

Êste último calado, dá com alguma folga, passagem às embarcações que normalmente o C.A.D.E.M. emprega até o pôrto de Xarqueadas. Levando-o com as obras a serem executadas, até o pôrto do Conde, atende-se à solicitação de auxílio ao escoamento do carvão com menor prazo para solução. Nas condições habituais, consegue-se chegar, com dificuldades no verão e sempre com auxílio prévio de dragagens, até Xarqueadas, com embarcações de

3,00 m de calado e daí até o pôrto do Conde com 2,20 m de calado máximo, também sujeito a trabalhos de dragagem que repetidas vêzes têm sido executados.

Orientado os projetos, concluídos e a serem elaborados, para uma profundidade em todo êsse desenvolvimento de um canal navegável com 3,5 m, em águas baixas, beneficiar-se-á essa via fluvial em condições econômicas. Maiores profundidades poderão ser de futuro almejadas quando estivermos com profundidade de 3,5 m assegurada, e os ensinamentos colhidos na construção dêsse primeiro canal, servirem para, com maior segurança, concretizar projetos na obtenção de resultados que por ora são utópicos.

Em aditamento ao reconhecimento feito, foi também contratado por essa Comissão com a Cia. Cruzeiro do Sul, e já está em execução o levantamento aéreo-fotogramétrico de todo o curso do rio Jacui, abrangendo uma faixa de alguns quilômetros de terrenos marginais, que possibilitará com uma idéia de conjunto, estudos para localização de barragens reguladoras de cheias.

ESTADO DE MATO GROSSO

Décimo nôno Distrito de Fiscalização (*DF*-19)

As atividades do Departamento no Estado foram até 31 de dezembro exercidas pelo seu órgãos a Fiscalização do pôrto de Corumbá. Com a reorganização levada a efeito por êsse Departamento pelo Decreto-lei n.º 6.166 e Decreto n.º 14.432 ambos de 31 de dezembro, passou êsse órgão a denominar-se Décimo nôno Distrito de Fiscalização com funções ampliadas em todo o Estado nos estudos e melhoramentos de portos, rios e canais e estendidos aos Territórios do Guaporé e Ponta Porã.

Varas — As verbas orçamentárias distribuídas para o funcionamento do Distrito tiveram o seguinte movimento:

NATUREZA DA VERBA	DISTRIBUÍDA Cr$	DISPENDIDA Cr$	SALDOS Cr$
Pessoal do Quadro	32.400,00	32.400,00	
Pessoal Extranumerário	36.000,00	28.200,00	7.800,00
Material	14.300,00	5.314,20	8.985,80

Pôrto de Corumbá — Anulada a concorrência realizada com base no projeto e orçamento aprovado pelo Decreto n.º 7.473 de 2 de julho de 1941, uma outra foi realizada pela minuta aprovada por V. Excia. por despacho de 15 de setembro.

O crédito aberto para realização dessa obra, no valor de Cr$ 6.000.000,00 teve a sua validade prorrogada até fins de 1944 pelo Decreto-lei n.º 5.692 de 22 de julho de 1943.

Essa concorrência realizou-se a 14 de outubro com o comparecimento de três concorrentes, B. Dutra & Cia. Ltda., Companhia de Mineração e Metalurgia Brasil "Cobrasil" e Escritório Técnico do Engenheiro Alberto Haas, tendo os dois primeiros apresentado projetos variantes.

Ao encerrar-se o exercício a Comissão de Concorrência ultimava o seu parecer para submetê-lo a apreciação e resolução de V. Excia.

Pôrto Murtinho — Para Pôrto Murtinho, hoje pertencente ao Território de Ponta Porã, organizou êste Departamento um projeto de melhoramento dêsse pôrto e respectivo orçamento no valor de Cr$ 586.000,00 aprovados pelo Decreto n.º 13.836 de 1 de novembro de 1943, para ser executado no próximo exercício.

Êsse projeto, modificação do elaborado anteriormente, consta de uma ponte de atracação, em madeira, conjugada a um armazém.

Essa ponte ficará colocada no centro da zona comercial.

Condições de navegabilidade — Dos 22 passos existentes no rio Paraguai, desde a foz do rio Apa até o pôrto de Corumbá, é ainda o de nome Itapoguassú, em águas paraguaias, o que apresenta maior impecilho à navegação, tendo acusado a profundidade de 6' em janeiro e a de 11' em dezembro.

Em Corumbá, junto à ponta do Arsenal de Marinha, a maior enchente do ano de 1943 acusou a altura máxima de 5,250 m em maio e na maior estiagem a de 1,670 m em dezembro dêsse ano.

PÔRTO DE CORUMBÁ

Movimentos de navios — Em 1943 foi o pôrto freqüentado por 21 embarcações de longo curso, com 3.128 toneladas e 463 de cabotagem com 60.249, num total de 484 embarcações com 63.377 toneladas.

Em 1942, o movimento fôra de 30 embarcações de longo curso, com 5.298 toneladas e 517 de cabotagem com 50.857, num total de 547, com 56.155 toneladas.

Comparados os movimentos nesses dois anos, verifica-se ter havido uma diminuição de 2.170 toneladas ou 41,0% no movimento do estrangeiro e um aumento de 9.392 toneladas ou 18,5% no de cabotagem, proporcionando assim no total um acréscimo da 7.222 toneladas ou 12,9%.

Movimento de mercadorias — Em 1943 a importação de longo curso foi de 7.889 toneladas e a de cabotagem de 882. Quanto à exportação de longo curso foi de 14.857 toneladas e a de cabotagem de 842 toneladas. O total atingiu a 24.470 toneladas.

Em 1942 êsses totais haviam sido respectivamente de 3.345, 5.643, 16.939, 704 e 26.631 toneladas.

Se compararmos o movimento nos dois últimos anos, verifica-se ter havido um aumento de 4.544 toneladas ou 135,8% na importação de longo curso e uma diminuição na importação de cabotagem, de 4.761 toneladas ou 84,4%.

Quanto à exportação de longo curso baixou de 2.082 toneladas ou 12,3% e a de cabotagem se manteve quase inalterada, crescendo apenas de 138 toneladas, isto é, 19,6%.

Essas oscilações para mais e para menos, proporcionaram no movimento total uma diminuição de 2.161 toneladas ou sejam 8,1%.

Receita — Não sendo um pôrto organizado, a sua receita se resume à arrecadação do impôsto adicional de 10%, o qual passou de Cr$ 56.761,10 em 1942 a Cr$ 66.278,10 em 1943, com um aumento portanto de Cr$ 9.517,00, isto é, 16,8%.

CARACTERÍSTICOS GERAIS DOS PORTOS
(Em 31 de dezembro de 1943)

PORTOS	COORDENADAS GEOGRÁFICAS		DISTÂNCIA EM MILHAS		PROFUNDIDADE EM ÁGUAS MÍNIMAS	
	Latitude sul	Longitude oeste	Entre si	Ao Rio de Janeiro	Do canal de acesso	Do ancoradouro
Manaus	3° 8′ 30″	60° 0′ 0″	—	3 156	20,00 m	19,00 m
Belém	1° 28′ 0″	48° 27′ 0″	924	2 232	5,00	7,00
São Luiz	2° 31′ 54″	44° 18′ 8″	340	1 892	6,00	8,00
Tutóia	2° 41′ 55″	42° 17′ 15″	79	1 813	5,50	8,00
Luiz Corrêa	2° 53′ 20″	41° 40′ 0″	33	1 780	0,80	1,60
Camocim	2° 52′ 31″	40° 52′ 7″	57	1 723	1,65	3,90
Fortaleza	3° 41′ 28″	38° 33′ 24″	171	1 552	8,00	8,00
Aracati	4° 24′ 20″	37° 47′ 33″	74	1 478	—	—
Natal	5° 46′ 41″	35° 12′ 4″	206	1 272	6,00	8,00
Cabedelo	6° 58′ 40″	34° 50′ 18″	78	1 194	5,00	8,00
João Pessoa	7° 6′ 30″	34° 53′ 0″	9	—	—	2,00
Recife	8° 4′ 0″	34° 53′ 0″	79	1 124	1,00	10,00
Maceió	9° 40′ 12″	35° 44′ 0″	120	1 004	9,00	8,00
Aracaju	10° 56′ 0″	37° 7′ 21″	110	894	5,00	10,00
Bahia	13° 0′ 37″	38° 35′ 0″	160	734	8,00	10,00
Ilheus	14° 47′ 46″	40° 57′ 10″	150	584	3,00	4,00
Vitória	20° 19′ 5″	40° 17′ 4″	319	265	8,50	7,00
Rio de Janeiro	22° 54′ 23″	43° 10′ 21″	265	0	10,00	10,00
Niterói	22° 54′ 15″	43° 10′ 14″	4	4	8,00	8,00
Angra dos Reis	23° 0′ 30″	44° 19′ 15″	97	97	8,00	8,00
Santos	23° 57′ 5″	48° 24′ 0″	105	202	9,00	10,00
Paranaguá	25° 31′ 28″	48° 27′ 0″	142	344	8,00	8,00
Antonina	25° 26′ 30″	48° 43′ 20″	15	—	3,40	3,30
São Francisco	26° 14′ 17″	48° 41′ 33″	65	409	6,00	10,00
Itajaí	26° 53′ 0″	48° 36′ 56″	45	454	5,00	6,00
Florianópolis	27° 35′ 48″	48° 33′ 42″	55	501	4,00	6,00
Imbituba	28° 16′ 3″	40° 40′ 11″	43	552	13,00	8,00
Laguna	28° 30′ 50″	48° 47′ 21″	17	569	6,00	7,00
Rio Grande	32° 7′ 20″	52° 5′ 36″	303	872	9,00	8,00
Pelotas	31° 52′ 36″	52° 21′ 12″	29	901	—	—
Pôrto Alegre	30° 2′ 0″	51° 14′ 0″	106	1 007	5,50	6,00
Corumbá	18° 59′ 48″	57° 39′ 18″	2 163	2 903	2,50	—

CARACTERÍSTICOS GERAIS DOS PORTOS
(Em 31 de dezembro de 1943)

PORTOS	MARÉS					
	IDADE DA MARÉ		ESTABELECIMENTO DO PORTO	UNIDADE DE ALTURA	NIVEL MÉDIO	AMPLITUDE MÁXIMA
	Semi-diurna	Diurna				
Manaus	—	—	—	—	—	—
Belém	39h 30m 29s	9h 55m 1s	11h 15m 18s	1m,60	1m,39	5m,94
São Luiz	21h 14m 45s	15h 3m 30s	7h 10m 12s	2,61	3,00	7,80
Tutóia	—	—	—	—	—	—
Luiz Corrêa	24h 5m 12s	65h 30m 43s	5h 13m 51s	1,40	2,28	4,36
Camocim	—	—	6h 4m 48s	1,51	1,99	4,02
Fortaleza	22h 31m 57s	39h 16m 23s	5h 3m 4s	1,41	1,84	4,16
Aracati	—	—	—	—	—	—
Natal	23h 36m 6s	—	4h 47m 0s	1,16	1,37	3,82
Cabedelo	21h 6m 32s	73h 15m 40s	5h 2m 57s	1,14	1,54	3,42
João Pessoa	—	—	—	—	—	—
Recife	21h 8m 0s	—	4h 29m 6s	1,12	1,37	3,05
Maceió	—	—	—	—	—	—
Aracaju	21h 59m 6s	89h 36m 40s	4h 58m 20s	0,98	1,33	3,20
Bahia	13h 15m 14s	105h 12m 5s	4h 7m 59s	1,08	1,23	3,18
Ilhéus	29h 36m 48s	52h 9m 46s	3h 39m 41s	0,93	1,16	2,40
Vitória	11h 46m 35s	61h 17m 49s	3h 14m 8s	0,74	1,04	2,42
Rio de Janeiro	7h 57m 0s	58h 0m 0s	3h 5m 17s	0,56	1,20	2,40
Niterói	—	—	—	—	—	—
Angra dos Reis	—	—	—	—	—	—
Santos	3h 22m 8s	42h 41m 56s	2h 36m 34s	0,63	1,15	2,60
Paranaguá	3h 43m 45s	80h 51m 48s	2h 56m 4s	0,89	1,63	3,78
Antonina	—	—	—	—	—	—
São Francisco	—	—	2h 30m 0s	0,69	—	3,52
Itajaí	1h 59m 56s	56h 53m 28s	1h 57m 58s	0,40	1,24	2,04
Florianópolis	—	—	2h 40m 0s	0,37	—	2,10
Imbituba	—	—	—	—	—	1,20
Laguna	14h 10m 34s	82h 5m 0s	1h 53m 0s	0,22	0,42	1,74
Rio Grande	—	—	8h 22m 0s	0,08	0,51	0,82
Pelotas	—	—	—	—	—	—
Pôrto Alegre	—	—	—	—	—	—
Corumbá	—	—	—	—	—	—

CAIS DOS PORTOS ORGANIZADOS

(Em 31 de dezembro de 1943)

PORTOS	TIPO	CAIS ACOSTÁVEL								
		1.º TRECHO		2.º TRECHO		3.º TRECHO		4.º TRECHO		EXTENSÃO TOTAL
		Extensão m	Profundidade m	Extensão m	Profundidade m	Extensão m	Profundidade m	Extensão m	Profundidade m	m
Manaus	Flutuantes	508,07	19,00	238,30	20,00	243,42	5,70	—	—	10 035,19
Belém	Alvenaria de blocos	400,00	10,00	860,00	9,24	225,00	3,75	375,00	3,00	1 860,00
Natal	Cais sôbre tubulões	400,00	6,00	—	—	—	—	—	—	400,00
Cabedelo	Estacaria de aço	400,20	8,00	—	—	—	—	—	—	400,20
Recife	Alvenaria de blocos	950,00	10,00	1 764,00	8,00	191,00	4,50	1 825,00	2,5 a 1,30	4 730,00
Maceió	Estacaria de aço	440,00	8,00	—	—	—	—	—	—	440,00
Bahia	Alvenaria de blocos	345,00	10,00	960,00	8,00	175,00	2,20	—	—	1 480,00
Ilhéus	Pontes de atracação	454,00	2,30	—	—	—	—	—	—	454,00
Vitória	Alvenaria de blocos	571,00	8,50	231,00	4,50	—	—	—	—	802,00
Rio de Janeiro	Alvenaria sôbre caixões	1 190,00	10,00	1 220,00	9,00	2 280,00	8,00	100,00	5,00	4 790,00
Niterói	Estacaria cimento armado	400,00	8,00	1 069,74	2,00	—	—	—	—	1 469,74
Angra dos Reis	Estacaria de aço	300,00	8,00	100,00	2,00	—	—	—	—	400,00
Santos	Alvenaria de blocos	863,85	10,00	1 886,32	8,00	2 283,90	7,00	—	—	5 034,07
Paranaguá	Estacaria cimento armado	400,00	8,00	100,00	5,00	—	—	—	—	500,00
Imbituba	Cais sôbre tubulões	100,00	5,00	—	—	—	—	—	—	100,00
Laguna	Estacaria de aço	300,00	5,00	500,00	2,00	—	—	—	—	800,00
Rio Grande (P. novo)	Alvenariade blocos	1 117,20	8,00	330,00	6,00	270,00	5,00	—	—	1 717,20
Rio Grande (P. ant.º)	Alvenaria de blocos	638,20	4,20	—	—	—	—	—	—	638,20
Pôrto Alegre	Alvenaria de blocos	794,38	5,00	817,75	4,00	1 281,50	3,00	—	—	2 893,63
Pelotas	Cavaletes de concreto armado	360,00	6,00	—	—	—	—	—	—	360,00

ARMAZÉNS DOS PORTOS ORGANIZADOS
(Em 31 de dezembro de 1943)

PORTOS	ARMAZÉNS		
	N.º	ÁREA m2	CAPACIDADE tons.
Manaus	20	19 529,80	39 059,60
Belém	15	35 600,00	71 200,00
Natal	2	3 552,50	7 105,00
Cabedelo	3	4 400,40	8 800,80
Recife	16	45 416,30	90 832,60
Maceió	2	5 890,40	11 780,80
Bahia	10	25 858,00	51 716,00
Ilhéus	4	5 147,00	10 294,00
Vitória	4	8 281,00	16 562,00
Niterói	2	3 440,00	6 880,00
Angra dos Reis	22	2 860,00	5 720,00
Rio de Janeiro	58	164 185,00	328 370,00
Santos	12	280 799,00	561 598,00
Paranaguá	28	25 064,00	50 128,00
Imbituba	4	8 981,90	17 963,80
Laguna	18	1 502,00	3 004,00
Rio Grande	17	27 250,00	54 500,00
Pôrto Alegre	4	23 608,90	47 217,80
Pelotas	—	5 050,50	10 101,00

OBSERVAÇÕES: A capacidade foi calculada tomando-se, para a ocupação, uma média de 2 tons.m2, já descontados os espaços perdidos com paredes, corredores de circulação, etc.

133.643 — F. 18

GUINDASTES E PONTES ROLANTES DOS PORTOS ORGANIZADOS

(Em 31 de dezembro de 1943)

PORTOS	GUINDASTES		PONTES ROLANTES	
	Quantidade	Capacidade em tons.	Quantidade	Capacidade em tons.
Manaus	16	1 a 10	—	—
Belém	23	0,5 a 42	52	1,5
Natal	4	1 a 5	—	—
Cabedelo	5	1,5 a 5	5	1 a 1,5
Recife	57	1,5 a 20	50	1,5
Maceió	1	5	—	—
Bahia	22	1,5 a 3	16	2
Ilhéus	—	—	—	—
Vitória	11	0,5 a 30	8	1,5
Niterói	2	1,5 a 5	4	1,5
Angra dos Reis	4	1,5 a 5	2	1,5
Rio de Janeiro	120	1 a 25	152	1,5
Santos	142	0,6 a 80	124	1,5 a 2,5
Paranaguá	6	1 a 5	15	1,5 a 4,5
Rio Grande	39	2,5 a 5	44	1,5
Pelotas	—	—	—	—
Pôrto Alegre	29	1,5 a 5	—	—

LOCOMOTIVAS, VAGÕES E LINHAS FÉRREAS DOS PORTOS ORGANIZADOS

(Em 31 de dezembro de 1943)

PORTOS	LOCOMOTIVAS		VAGÕES		LINHAS FÉRREAS (m)
	Quantidade	FÔRÇA (em H. P.)	Quantidade	Lotação total (Tons.)	
Manaus	—	—	—	—	—
Belém	1	40	—	—	13 882,00
Natal	1	50	6	120	700,00
Cabedelo	—	—	16	343	2 320,85
Recife	6	40 a 60	31	635	54 787,00
Maceió	1	100	32	554	3 280,00
Bahia	2	50	10	200	3 603,00
Ilhéus	—	—	—	—	950,00
Vitória	—	—	—	—	4 432,00
Niterói	—	—	—	—	2 200,00
Angra dos Reis	—	—	8	169	1 000,00
Rio de Janeiro	12	60 a 450	231	6 110	40 307,00
Santos	25	100 a 200	179	4 510	102 574,00
Paranaguá	2	35 a 180	66	1 356	7 000,00
Rio Grande	5	100 a 150	50	1 300	11 600,00
Pôrto Alegre	—	—	—	—	7 150,00
Pelotas	—	—	—	—	700,20

Taxas de 2% e 0,7% ouro e imposto adicional de 10% desde o início da arrecadação até 31 de dezembro de 1943

PORTOS	ARRECADAÇÃO ATE 23 DE NOVEMBRO DE 1933				DE 24/11/1933 a 31/8/1934		DE 1/2/1934 a 31/12/1943	TOTAL EM PAPEL (A+B+C+D+E) (Em Cr$)
	TAXA DE 2% OURO		TAXA DE 0,7% OURO		TAXA DE 2% OURO ARREC. EM PAPEL C	TAXA DE 0,7% OURO ARREC. EM PAPEL D	IMPOSTO ADICIONAL DE 10% E (Em Cr$)	
	Ouro	Conversão papel A	Ouro	Conversão papel B				
Manaus	—	—	—	—	—	—	2 357 980,20	2 357 980.20
Belém	8.033:315$367	21.639:219$056	—	—	623:457$200	—	8 250 834,80	30 523 511,05
São Luiz	1.727:631$257	4.967:506$787	—	—	180:234$300	—	1 732 980,02	6 880 721,10
Tutóia	212:995$155	835:039$363	—	—	62:447$899	—	659 218,03	1 556 705,29
Luiz Corrêa	1:168$600	8:488$710	—	—	1:060$000	—	17 585,90	27 134,61
Fortaleza	2.429.813$449	7.626:929$060	—	—	556:464$312	—	5 865 246,21	14 048 639,58
Natal	459:664$362	1.896:773$892	—	—	184:377$500	—	1 560 726,60	3 641 877,99
Cabedelo	1.102:574$879	4.267:922$379	—	—	419:538$900	—	3 280 508,10	7 967 969,40
Recife	19.735:175$521	64 598:332$293	—	—	3.197:549$100	—	32 420 213,10	100 216 004,49
Maceió	2.162:212$578	7.121:849$487	—	—	236:706$580	—	1 917 179,30	9 275 735,37
Aracajú	450:633$817	1.734:480$775	—	—	12:635$800	—	352 405,20	2 090 521,77
Bahia	14 216:549$075	42.353:015$460	—	—	1.430:976$900	—	13 855 209,40	57 639 201,76
Vitória	1.038:058$702	3.368.983$198	—	—	81:766$200	—	2 824 524,40	6 275 273,80
Rio de Janeiro	163.365.963$036	532.097:475$555	—	—	32.265:573$640	—	296 381 083,78	860 744 132,97
Niterói	1.563.033$831	8876.349$960	—	—	813:220$600	—	2 768 067,00	12 457 637,56
Angra dos Reis	—	—	—	—	—	—	1 063 353,27	1 063 353,27
Santos	4.923:080$100	34.732:148$707	—	—	29.468:714$600	—	339 466 064,50	403 666 927,81
Paranaguá	2.826:753$084	8.467:210$600	—	—	210:579$369	—	4 724 983,30	13 402 773,27
Antonina	55:799$924	283:349$338	—	—	46:959$398	—	1 365 017,40	1 695 326,14
São Francisco	1.340:040$481	5.159:872$081	160:745$341	872:471$259	191:154$600	116:819$300	2 245 750,10	8 586 067,34
Itajaí	113:077$291	490:220$708	27:556$650	145:047$169	45:453$544	15:993$056	708 385,40	1 405 099,88
Florianópolis	941:427$783	3.301:688$000	188:662$233	900:175$725	152:356$700	53:355$400	1 646 288,70	6 053 861,52
Rio Grande, Pelotas e Pôrto Alegre	24.721:470$054	81.360:054$546	3.398:565$661	16.761:089$863	3.313:601$000	864:784$600	36 800 257,30	139 099 877,30
Corumbá	961:014$865	2.457:209$540	—	—	49:578$600	—	681 446,20	3 188 234,34
TOTAIS GERAIS	252.381:453$211	837.644:119$495	3.775:529$885	18.678:784$016	73.544:496$742	1.050:952$356	762 955 308,21	1 693 873 660,81

OBSERVAÇÕES: A partir de 24/11/33 as taxas de 2% e 0,7% passaram a ser arrecadadas em papel, á razão de 1$000 ouro para 8$000 papel (Dec. 23.451, de 21/11/33) e a partir de 1/9/34 foram substituidas essas taxas pelo imposto adicional de 10% (Dec. 24.577, de 4/7/34). Para alguns portos, onde não foram obtidas diretamente as taxas de conversão, esta foi feita pelas taxas cambiais do Rio de Janeiro, obtendo-se, assim, resultados aproximados. A Alfandega do Rio de Janeiro englobou as arrecadações de 1941 e 1942 relativas aos Portos do Rio de Janeiro e Niterói num só total, que teve, assim, de ser computado no pôrto do Rio de Janeiro. Faltando dados sobre os portos de Luiz Corrêa e Antonina, figura o primeiro até o ano de 1941 e o segundo até 1940. No pôrto de Belém falta o total do ano de 1941, que não foi remetido a êste Departamento pela S,N.A.P.P,

MOVIMENTO DE ENTRADAS DE NAVIOS NO DECÊNIO 1934 — 1943

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.
Manáus......	1934	41	185.742	977	268.261	1.018	454.005
	1935	47	161.106	907	264.612	954	425.718
	1936	58	193.952	749	270.503	807	464.455
	1937	40	155.536	784	249.966	824	405.502
	1938	38	172.586	818	248.621	856	421.207
	1939	31	115.446	758	250.929	789	366.375
	1940	23	58.037	874	307.215	897	365.252
	1941	19	5.303	875	280.056	894	285.359
	1942	34	9.411	841	249.577	875	258.988
	1943	16	2.654	840	238.701	856	241.355
	Totais.....	347	1.059.773	8.423	2.628.441	8.770	3.688.214
Belém.......	1934......	202	558.128	782	617.624	984	1.175.752
	1935......	240	622.272	984	640.052	1.224	1.262.324
	1936......	253	629.562	904	600.189	1.157	1.229.751
	1937......	241	610.978	819	545.890	1.060	1.156.868
	1938......	268	748.823	743	508.230	1.011	1.257.053
	1939......	253	672.406	905	550.519	1.158	1.222.925
	1940......	205	467.047	804	572.340	1.009	1.039.387
	1941......	177	304.372	736	549.360	913	853.732
	1942......	102	214.206	693	491.304	795	705.510
	1943......	116	257.698	604	404.481	720	662.179
	Totais...	2.057	5.085.492	7.974	5.479.989	10.031	10.565.481
São Luiz.....	1934......	56	143.150	258	555.607	314	698.757
	1935......	75	207.294	488	605.374	563	812.668
	1936......	119	311.245	485	655.545	604	966.790
	1937......	83	210.914	601	656.830	684	867.744
	1938......	106	304.069	737	642.386	843	946.455
	1939......	111	274.536	578	710.580	689	985.116
	1940......	77	157.076	604	769.868	681	926.944
	1941......	46	71.941	623	612.884	669	684.825
	1942......	21	26.230	504	358.812	525	385.042
	1943......	39	73.907	3.706	275.370	3.745	349.277
	Totais...	733	1.780.362	8.584	5.843.256	9.317	7.623.618
Tutóia.......	1934......	37	91.599	65	76.272	102	167.871
	1935......	55	149.791	67	80.867	122	230.658
	1936......	61	137.785	90	115.733	151	253.518
	1937......	60	139.186	129	119.464	189	258.650
	1938......	69	179.845	260	144.898	329	324.743
	1939......	73	188.531	256	140.778	329	329.309
	1940......	63	110.856	246	129.592	309	240.448
	1941......	43	48.218	254	106.946	297	155.164
	1942......	22	32.202	234	71.121	256	103.323
	1943......	9	19.977	162	17.113	171	37.090
	Totais...	492	1.097.990	1.763	1.002.784	2.255	2.100.774

II. — (Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.
Luiz Correia.	1934......	1	2.982	38	30.723	39	33.705
	1935......	3	8.333	84	12.991	87	21.324
	1936......	1	3.266	121	7.317	122	10.583
	1937......	2	6.338	121	3.469	123	9.807
	1938......	—	—	91	1.678	91	1.678
	1939......	—	—	54	1.222	54	1.222
	1940......	—	—	45	1.056	45	1.056
	1941......	—	—	51	1.490	51	1.490
	1942......	—	—	73	2.579	73	2.579
	1943......	—	—	75	1.812	75	1.812
	Totais...	7	20.919	753	64.337	760	85.256
Camocim.....	1934......	19	49.735	127	41.110	146	90.845
	1935......	33	90.974	29	26.371	62	117.345
	1936......	35	88.480	122	50.702	157	139.182
	1937......	18	45.040	84	38.249	102	83.289
	1938......	39	112.484	71	25.528	110	138.012
	1939......	30	86.745	90	35.990	120	122.735
	1940......	23	51.146	112	26.052	135	77.198
	1941......	19	23.938	195	29.203	214	53.141
	1942......	—	—	143	59.717	143	59.717
	1943......	—	—	154	23.423	154	23.423
	Totais...	216	548.542	1.127	356.345	1.343	904.887
Fortaleza.....	1934......	114	319.428	498	764.146	612	1.083.574
	1935......	95	260.706	456	848.782	551	1.109.488
	1936......	185	476.721	471	784.433	656	1.261.154
	1937......	143	384.824	502	806.365	645	1.191.189
	1938......	146	418.310	491	739.803	637	1.158.113
	1939......	154	411.427	536	770.551	690	1.181.978
	1940......	129	261.893	561	861.075	690	1.122.968
	1941......	97	170.468	607	884.519	704	1.054.987
	1942......	44	78.590	512	584.559	556	663.149
	1943......	34	105.924	475	280.809	509	386.733
	Totais...	1.141	2.888.291	5.109	7.325.042	6.250	10.213.333
Aracati......	1934......	6	15.440	63	49.078	69	64.518
	1935......	4	11.800	44	31.119	48	42.919
	1936......	—	—	76	74.073	76	74.073
	1937......	1	3.064	56	55.810	57	58.874
	1938......	3	9.491	37	50.458	40	59.949
	1939......	—	—	42	45.296	42	45.296
	1940......	—	—	59	75.980	59	75.980
	1941......	—	—	73	80.015	73	80.015
	1942......	—	—	77	52.136	77	52.136
	1943......	—	—	90	28.521	90	28.521
	Totais...	14	39.795	617	542.486	631	582.281

III. — (Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.
Natal........	1934......	63	279.978	286	958.016	349	1.237.994
	1935......	79	369.809	260	977.816	339	1.347.625
	1936......	96	329.765	416	1.119.911	512	1.449.676
	1937......	102	368.880	488	1.121.726	590	1.490.606
	1938......	83	315.514	427	1.071.421	510	1.386.935
	1939......	56	212.220	447	1.141.078	503	1.353.298
	1940......	27	102.246	473	1.242.777	500	1.345.023
	1941......	22	58.814	383	1.049.975	405	1.108.789
	1942......	15	39.894	327	774.098	342	813.992
	1943......	11	34.574	101	357.448	112	392.022
	Totais...	554	2.111.694	3.608	9.814.266	4.162	11.925.960
Cabedelo.....	1934......	78	212.892	332	586.129	410	799.021
	1935......	132	356.592	309	578.368	441	934.960
	1936......	148	384.718	380	644.924	528	1.029.642
	1937......	127	339.743	375	599.922	502	939.665
	1938......	114	293.943	365	548.925	479	842.868
	1939......	101	267.726	377	628.144	478	895.870
	1940......	73	184.260	382	675.153	455	859.413
	1941......	60	151.399	354	498.922	414	650.321
	1942......	20	58.341	253	297.282	273	355.623
	1943......	7	18.848	119	80.768	126	99.616
	Totais...	860	2.268.462	3.246	5.138.537	4.106	7.406.999
João Pessôa..	1934......	—	—	351	11.195	351	11.195
	1935......	—	—	348	10.918	348	10.918
	1936......	—	—	287	10.191	287	10.191
	1937......	—	—	152	5.848	152	5.848
	1938......	—	—	130	7.086	130	7.086
	1939......	—	—	173	9.320	173	9.320
	1940......	—	—	217	11.539	217	11.539
	1941......	—	—	217	8.965	217	8.965
	1942......	—	—	284	14.908	284	14.908
	1943......	—	—	322	12.951	322	12.951
	Totais...	—	—	2.481	102.921	2.481	102.921
Recife.......	1934......	427	2.007.321	1.081	1.654.160	1.508	3.661.481
	1935......	558	2.589.158	1.009	1.329.060	1.567	3.918.218
	1936......	572	2.491.346	1.184	1.558.247	1.756	4.049.593
	1937......	527	2.495.231	1.019	1.468.347	1.546	3.963.578
	1938......	539	2.567.042	1.114	1.443.220	1.653	4.010.262
	1939......	521	2.511.295	1.319	1.518.121	1.840	4.029.416
	1940......	449	1.394.640	1.316	1.611.307	1.765	3.005.947
	1941......	404	1.087.816	1.331	1.519.816	1.735	2.607.632
	1942......	295	845.627	1.139	1.293.713	1.434	2.139.340
	1943......	201	707.445	929	782814	1.130	1.490.259
	Totais...	4.493	18.696.921	11.441	14.178.805	15.934	32.875.726

IV. — (Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.
Maceió......	1934......	64	177.977	1.380	1.026.619	1.444	1.204.596
	1935......	95	273.646	1.443	1.099.083	1.538	1.372.729
	1936......	96	252.200	737	1.171.928	833	1.424.128
	1937......	106	283.456	743	1.074.796	849	1.358.252
	1938......	113	315.207	752	1.067.896	865	1.383.103
	1939......	115	299.143	730	1.110.325	843	1.409.468
	1940......	84	216.599	717	1.181.573	801	1.396.172
	1941......	49	134.786	550	963.698	599	1.098.484
	1942......	5	9.757	455	672.839	460	682.596
	1943......	4	12.972	295	170.080	299	183.052
	Totais...	729	1.975.743	7.802	9.538.837	8.531	11.514.580
Aracaju......	1934......	4	4.438	338	120.198	342	124.636
	1935......	4	4.900	338	112.314	342	117.214
	1936......	4	3.904	368	108.247	372	112.151
	1937......	4	3.517	391	120.235	395	123.752
	1938......	—	—	381	110.164	381	110.164
	1939......	1	1.084	387	108.817	388	109.901
	1940......	—	—	418	102.635	418	102.635
	1941......	—	—	437	94.395	437	94.395
	1942......	—	—	300	54.379	300	54.379
	1943......	—	—	319	40.280	319	40.280
	Totais...	17	17.843	3.677	971.664	3.694	989.507
Bahia........	1934......	509	2.415.055	891	1.616.506	1.400	4.031.561
	1935......	569	2.437.619	762	1.230.058	1.331	3.667.677
	1936......	579	2.537.156	1.305	1.530.382	1.884	4.067.538
	1937......	534	2.604.518	1.605	1.524.041	2.139	4.128.559
	1938......	564	2.718.798	1.542	1.464.702	2.106	4.183.500
	1939......	526	2.571.253	1.638	1.441.864	2.164	4.013.117
	1940......	328	1.114.325	1.724	1.496.589	2.052	2.610.914
	1941......	248	727.842	4.068	1.534.457	4.316	2.262.299
	1942......	129	320.806	3.581	1.173.844	3.710	1.494.650
	1943......	470	1.772.303	3.741	779.873	4.211	2.552.176
	Totais...	4.456	19.219.675	20.857	13.792 316.	25.313	33.011.991
Ilhéus.......	1934......	6	6.050	414	142.907	420	148.957
	1935......	22	21.201	479	96.433	501	117.634
	1936......	25	26.850	530	163.930	555	190.780
	1937......	19	22.087	519	185.377	538	207.464
	1938......	26	34.549	558	189.097	584	223.646
	1939......	25	31.275	551	178.494	576	209.769
	1940......	20	23.491	492	160.504	512	183.995
	1941......	20	22.054	523	162.334	543	184.388
	1942......	10	9.257	516	106.591	526	115.848
	1943......	7	6.126	758	109.965	765	116.091
	Totais...	180	202.940	5.340	1.495.632	5.520	1.689.572

OBSERVAÇÕES: — Os totais do pôrto de Maceió em 1942 foram tomados até o mês de julho.

V. — (Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.
Vitória.......	1934......	181	560.709	487	896.817	668	1.457.526
	1935......	273	854.280	1.127	676.357	1.400	1.530.637
	1936......	271	864.883	1.333	824.759	1.604	1.689.642
	1937......	250	784.027	1.271	816.278	1.521	1.600.305
	1938......	297	938.432	1.272	852.556	1.569	1.790.988
	1939......	233	757.705	1.131	754.138	1.364	1.511.843
	1940......	101	312.813	988	688.018	1.089	1.000.831
	1941......	77	231.999	980	552.013	1.037	784.012
	1942......	40	128.796	681	263.887	721	392.683
	1943......	19	57.676	654	121.023	673	178.699
	Totais...	1.742	5.491.320	9.924	6.445.846	11.666	11.937.166
Rio de Janeiro	1934......	1.704	8.157.170	1.902	2.304.270	3.606	10.461.440
	1935......	1.731	8.449.661	1.477	1.906.575	3.208	10.356.236
	1936......	1.804	8.771.120	2.013	2.127.960	3.817	10.899.080
	1937......	1.974	9.435.094	2.030	2.010.251	4.004	11.445.345
	1938......	1.967	9.535.242	2.222	2.125.059	4.189	11.660.301
	1939......	1.843	8.609.121	2.321	2.204.206	4.164	10.813.327
	1940......	1.289	5.029.109	2.422	2.431.922	3.711	7.461.031
	1941......	1.055	3.658.390	2.531	2.228.308	3.586	5.886.698
	1942......	577	2.082.241	2.431	1.959.417	3.008	4.041.658
	1943......	715	2.372.350	2.057	1.431.210	2.772	3.803.560
	Totais...	14.659	66.099.498	21.406	20.729.178	36.065	86.828.676
A. dos Reis..	1934......	—	—	—	—	—	—
	1935......	69	198.950	107	37.087	176	236.037
	1936......	117	354.559	101	37.950	218	392.509
	1937......	132	400.936	111	61.278	243	462.244
	1938......	139	335.059	140	96.465	279	431.524
	1939......	—	—	—	—	—	—
	1940......	60	155.326	146	106.706	206	262.032
	1941......	40	112.744	106	74.790	146	187.534
	1942......	34	77.221	96	49.196	130	126.417
	1943......	19	3.395	119	50.590	138	53.985
	Totais...	610	1.638.190	926	514.062	1.536	2.152.252
Santos.......	1934......	1.595	8.280.138	1.274	1.854.495	2.869	10.134.633
	1935......	2.134	8.691.605	1.320	1.536.732	3.436	10.228.337
	1936......	1.840	9.164.916	1.462	1.717.957	3.302	10.882.873
	1937......	1.930	9.368.370	1.476	1.651.372	3.406	11.019.742
	1938......	2.079	9.771.826	1.592	1.751.764	3.671	11.523.590
	1939......	1.886	8.712.162	1.642	1.871.339	3.528	10.583.501
	1940......	1.334	5.720.594	1.684	2.261.401	3.018	7.981.995
	1941......	1.033	3.920.736	1.601	1.834.160	2.634	5.754.896
	1942......	728	1.979.151	1.399	1.338.955	2.127	3.318.106
	1943......	587	1.132.023	1.558	854.277	2.125	1.986.300
	Totais...	15.146	66.741.521	14.970	16.672.452	30.116	83.413.973

VI — (Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.
Paranaguá....	1934......	101	237.990	519	422.295	620	660.285
	1935......	122	306.443	509	400.524	631	706.967
	1936......	130	328.272	615	493.520	745	821.792
	1937......	149	372.787	651	456.510	800	829.297
	1938......	180	456.828	679	447.359	859	904.187
	1939......	135	333.350	646	432.194	781	765.544
	1940......	103	233.228	709	479.685	812	712.913
	1941......	145	212.666	578	375.818	723	588.484
	1942......	174	132.615	500	281.019	674	413.634
	1943......	141	96.186	662	224.456	803	320.642
	Totais...	1.380	2.710.365	6.068	4.013.380	7.448	6.723.745
Antonina.....	1934......	—	—	—	—	—	—
	1935......	—	—	—	—	—	—
	1936......	—	—	—	—	—	—
	1937......	—	—	—	—	—	—
	1938......	—	—	—	—	—	—
	1939......	42	65.935	468	302.410	510	368.345
	1940......	42	52.329	528	320.906	570	373.235
	1941......	—	—	—	—	—	—
	1942......	77	45.291	304	120.011	381	165.302
	1943......	59	22.366	334	84.163	393	106.529
	Totais...	220	185.921	1.634	827.490	1.854	1.013.411
São Francisco	1934......	134	529.137	644	281.973	778	811.110
	1935......	162	539.415	365	174.679	527	714.094
	1936......	154	519.310	513	235.668	667	754.978
	1937......	152	499.053	782	270.051	934	769.104
	1938......	119	297.724	804	251.260	923	548.984
	1939......	107	238.823	976	289.903	1,083	228.726
	1940......	75	162.172	789	216.877	864	379.049
	1941......	138	122.768	777	252.436	915	375.204
	1942......	152	88.494	634	211.734	786	300.228
	1943......	145	75.696	544	158.444	689	234.140
	Totais...	1.338	3.072.592	6.828	2.343.025	8.166	5.415.617
Itajaí........	1934......	—	—	496	157.027	496	157.027
	1935......	—	—	493	144.591	493	144.591
	1936......	—	—	491	161.600	491	161.600
	1937......	—	—	565	162.033	565	162.033
	1938......	—	—	546	164.111	546	164.111
	1939......	—	—	536	171.109	536	171.109
	1940......	—	—	461	161.096	461	161.096
	1941......	—	—	473	153 664	473	153 664
	1942......	38	10.574	419	97.822	457	108.396
	1943......	9	2.312	434	98.357	443	100.669
	Totais...	47	12.886	4.914	1.471.410	4.961	1.484.296

VII — (Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.
Florianópolis.	1934......	26	74.681	845	197.882	871	272.563
	1935......	39	108.250	879	233.717	918	341.967
	1936......	27	80.433	843	266.878	870	347.311
	1937......	35	117.290	724	226.586	759	343.876
	1938......	54	302.670	638	223.457	692	526.127
	1939......	37	211.060	590	218.957	627	430.017
	1940......	—	—	644	240.028	644	240.028
	1941......	—	—	630	236.990	630	236.990
	1942......	7	1.797	580	211.590	587	213.387
	1943......	—	—	552	211.710	552	211.710
	Totais...	225	896.181	6.925	2.267.795	7.150	3.163.976
Imbituba.....	1934......	—	—	—	—	—	—
	1935......	—	—	—	—	—	—
	1936......	—	—	196	165.856	196	165.856
	1937......	—	—	192	159.489	192	159.489
	1938......	—	—	224	179.424	224	179.424
	1939......	—	—	202	172.450	202	172.450
	1940......	—	—	193	168.651	193	168.651
	1941......	—	—	227	188.687	227	188.687
	1942......	—	—	227	211.769	227	211.769
	1943......	—	—	200	251.875	200	251.875
	Totais...	—	—	1.661	1.498.201	1.661	1.498.201
Laguna......	1934......	—	—	168	19.995	168	19.995
	1935......	—	—	167	19.684	167	19.684
	1936......	—	—	150	23.911	150	23.911
	1937......	—	—	160	25.458	160	25.458
	1938......	—	—	144	24.364	144	24.364
	1939......	—	—	150	30.539	150	30.539
	1940......	2	588	172	37.907	174	38.495
	1941......	44	17 762	299	83.780	343	101.542
	1942......	4	784	343	115.346	347	116.130
	1943......	—	—	327	100.121	327	100.121
	Totais...	50	19.134	2.080	481.105	2.130	500.239
Rio Grande.. (Pôrto Novo e Antigo)	1934......	323	1.406.973	838	1.312.396	1.161	2.719.369
	1935......	401	1.590.708	912	1.261.490	1.313	2.852.198
	1936......	376	1.448.431	1.212	1.373.924	1.588	2.822.355
	1937......	382	1.469.659	1.808	1.503.338	2.190	2.972.997
	1938......	397	1.537.809	2.028	1.598.992	2.425	3.136.801
	1939......	371	1.264.013	2.406	1.639.452	2.777	2.903.465
	1940......	307	753.225	2.184	1.740.294	2.491	2.493.519
	1941......	295	386.906	1.930	1.382.458	2.225	1.769.364
	1942......	255	310.414	2.055	1.107.649	2.310	1.418.063
	1943......	373	324.074	1.567	716.612	1.940	1.040.686
	Totais...	3.480	10.492.212	16.940	13.636.605	20.420	24.128.817

VIII — FINAL

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.	N.º	Ton. de reg.
Pôrto Alegre.	1934......	—	—	—	—	—	—
	1935......	—	—	—	—	—	—
	1936......	76	145.850	10.534	1.136.788	10.610	1.282.638
	1937......	75	138.875	11.434	1.153.990	11.509	1.292.865
	1938......	90	165.841	14.613	1.282.542	14.703	1.448.383
	1939......	90	139.046	15.106	1.346.202	15.196	1.487.248
	1940......	66	56.830	14.049	1.314.227	14.115	1.371.057
	1941......	80	53.519	12.797	1.094 227	12 877	1.147.746
	1942......	77	43.117	11.249	801.906	11.326	845.023
	1943.....	142	54.940	11.512	667.562	11.654	722.502
	Totais...	696	798.018	101.294	8.799.444	101.990	9.597:462
Pelotas......	1934......	—	—	—	—	—	—
	1935......	—	—	—	—	—	—
	1936......	—	—	—	—	—	—
	1937......	—	—	—	—	—	—
	1938......	26	35.240	1.116	799.915	1.142	835.155
	1939......	19	15.722	1.091	809.619	1.110	825.341
	1940......	31	17.926	1.122	868.418	1.153	886.344
	1941......	36	17.297	1.194	692.751	1.230	710.048
	1942......	16	7.340	997	318.507	1.013	325.847
	1943......	40	13.061	790	338.145	830	351.206
	Totais...	168	106.586	6.310	3.827.355	6.478	3.933.941
São Borja....	1934......	—	—	—	—	—	—
	1935......	—	—	—	—	—	—
	1936......	—	—	—	—	—	—
	1937......	—	—	—	—	—	—
	1938......	—	—	—	—	—	—
	1939......	—	—	—	—	—	—
	1940......	—	—	—	—	—	—
	1941......	—	—	—	—	—	—
	1942......	165	1.179	1.048	11.728	1.213	12.907
	1943......	67	307	1.511	18.324	1.578	18 631
	Totais...	232	1.486	2.559	30.052	2.791	31.538
Corumbá.....	1934......	20	11.050	324	52.657	344	63 707
	1935......	42	23.593	389	42.043	431	65.636
	1936......	25	12.662	393	40.039	418	52.701
	1937......	32	7.464	389	42.676	421	50.140
	1938......	21	3.115	401	48.500	422	51.621
	1939......	24	3.917	390	57.639	414	61.556
	1940......	42	9.883	448	57.822	490	67.705
	1941......	39	10.408	523	56.154	562	66.562
	1942......	30	5.298	517	50.857	547	56.155
	1943......	21	3.128	463	60.249	484	63.377
	Totais...	296	90.518	4.237	508.642	4.533	599.160

MOVIMENTO DE MERCADORIAS NO DECÊNIO 1934-43

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO, EM TONS.		EXPORTAÇÃO, EM TONS.		MOVIMENTO GERAL
		Longo curso	Cabotagem	Longo curso	Cabotagem	(tons.)
Manàus.....	1934	10.338	107.133	37.975	25.749	181.195
	1935	6.206	99.670	35.299	25.465	166.640
	1936	8.192	109.630	36.796	28.664	183.283
	1937	10.630	117.821	31.270	33.461	193.182
	1938	7.716	135.573	39.453	32.037	214.779
	1939	6.896	129.222	32.535	34.885	203.538
	1940	3 287	131.230	31.930	37.611	204.058
	1941	2.579	138.220	21.343	40.116	202.258
	1942	1.805	136.635	14.359	46.046	198.845
	1943	7.413	157.065	15.839	49.791	230.108
	TOTAIS.......	65.062	1.162.199	296.799	353.825	1.977.885
Belém.......	1934	50.660	195.335	52.816	98.288	397.099
	1935	56.305	227.460	81.116	108.485	473.366
	1936	62.180	216.805	81.912	111.084	471.981
	1937	57.053	226.295	79.537	136.843	499.728
	1938	87.410	238.917	108.885	141.053	576.265
	1939	109.836	251.239	122.203	147.374	630.652
	1940	85.340	253.278	77 795	137.562	553.975
	1941	—	—	—	—	—
	1942	33.707	162.839	46.463	133.193	376.202
	1943	182.906	321.064	16.934	162.624	683.528
	TOTAIS.......	725.397	2.093.232	667.661	1.176.506	4.662.796
S. Luiz.......	1934	6.582	15.072	8.408	19.189	49.251
	1935	7.700	56.991	16.593	21.158	102.442
	1936	9.382	72.987	26.280	14.857	123.506
	1937	9.183	69.943	20.556	19.073	118.755
	1938	5.973	80.380	23.206	31.991	141 550
	1939	4 873	69.423	42.218	20.212	136.726
	1940	2.034	67.325	30.041	13.811	113.211
	1941	3.478	72.688	25.643	18.053	119.862
	1942	1.056	75.597	43.821	25.439	145.913
	1943	475	78.987	14.484	32.352	126.298
	TOTAIS.......	50.736	659.393	251.250	216.135	1.177.514
Tutóia.......	1934	3.642	5.136	14.394	3.159	26.331
	1935	3.004	9.475	19.201	7.479	39.159
	1936	4.420	13.274	23.685	5.413	46.792
	1937	4.330	14.726	24.235	4.057	47.348
	1938	3.072	8.030	20.921	4.083	36.106
	1939	2.843	9.727	30.649	3.753	46.972
	1940	1.183	8.475	23.182	3.833	36.673
	1941	956	19.281	29.041	4.652	53.930
	1942	143	16.527	15.509	2.571	34.750
	1943	91	6.924	12.385	3.213	22.613
	TOTAIS.......	23.684	111.575	213.202	42.213	390.674

II. — (Continuação)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO, EM TONS.		EXPORTAÇÃO, EM TONS.		MOVIMENTO GERAL
		Longo curso	Cabotagem	Longo curso	Cabotagem	(tons.)
Luiz Correia.	1934	19	3.318	101	2.623	6.061
	1935	435	1.509	961	1.910	4.815
	1936	—	395	937	1.504	2.836
	1937	238	179	1.046	1.732	3.195
	1938	—	—	—	2.008	2.008
	1939	—	—	—	1.437	1.437
	1940	—	—	—	1.397	1.397
	1941	—	—	—	1.312	1.312
	1942	—	1.181	—	1.718	2.902
	1943	—	159	—	1.452	1.611
	TOTAIS.......	692	6.744	3.045	17.093	27.574
Camocim....	1934	—	5.208	18.095	5.457	28.760
	1935	—	6.238	18.708	6.751	31.697
	1936	—	7.208	12.475	9.051	28.734
	1937	—	9.140	8.492	8.378	26.010
	1938	—	18.461	3.759	3.572	22.792
	1939	—	7.251	20.559	6.870	34.680
	1940	—	6.616	10.451	7.982	25.049
	1941	—	10.716	13.171	7.075	30.962
	1942	—	19.937	5.463	3.877	29.277
	1943	—	7.437	—	4.485	11.922
	TOTAIS.......	—	95.212	111.173	63.498	269.883
Fortaleza....	1934	23.541	52.087	69.343	16.507	161.478
	1935	24.882	55.061	50.630	13.680	145.053
	1936	28.428	44.515	75.229	20.715	168.887
	1937	27.339	64.825	79.393	30.499	202.056
	1938	24.706	66.613	77.334	18.974	187.627
	1939	20.655	70.814	75.323	22.538	189.330
	1940	22.656	69.767	51.539	19.630	163.592
	1941	13.271	91.110	61.230	21.272	186.883
	1942	13.575	76.163	21.289	22.250	133.277
	1943	6.704	98.006	19.186	29.338	153 234
	TOTAIS.......	205.757	689.761	580.496	215.403	1.691.417
Aracati.......	1934	—	3.205	4 340	777	8.322
	1935	—	2.466	3.626	1.289	7.381
	1936	—	3.580	659	2.114	6.353
	1937	—	2.176	725	2.363	5.264
	1938	—	1.682	1.697	5.000	8.379
	1939	—	1.239	606	6.428	8.273
	1940	—	1.913	50	5.753	7.716
	1941	—	2.890	91	6.698	9.679
	1942	—	5.687	80	12.006	17.773
	1943	—	4.144	—	7.434	11.578
	TOTAIS.......	—	28.982	11.874	49.862	90.718

III. — (Continuação)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO, EM TONS.		EXPORTAÇÃO, EM TONS.		MOVIMENTO GERAL
		Longo curso	Cabotagem	Longo curso	Cabotagem	(tons.)
Natal.......	1934	10.391	21.326	32.758	15.583	80.058
	1935	18.546	50.989	34.186	11.758	115.479
	1936	9.419	29.495	21.476	14.034	74.424
	1937	10.416	34.836	22.412	16.240	83.913
	1938	4.680	23.369	22.051	16.108	66.208
	1939	3.066	23.468	18.414	14.395	59.343
	1940	2.618	22.566	12.298	21.513	58.995
	1941	11.129	26.280	12.255	29.003	78.667
	1942	8.331	36.439	2.503	19.718	66.991
	1943	721	41.588	625	14.192	57.153
	TOTAIS.......	79.317	310.356	179.014	172.544	741.231
Cabedêlo....	1934	19.909	29.888	32.800	20.770	103.367
	1935	20.609	38.684	56.228	27.124	142.645
	1936	7.977	38.384	47.869	34.619	128.849
	1937	40.037	44.953	52.339	39.122	176.451
	1938	16.974	27.033	44.858	46.215	135.080
	1939	4.480	26.884	31.435	47.008	109.807
	1940	5.952	29.589	26.328	55.885	117.754
	1941	9.692	27.517	17.373	68.709	123.291
	1942	7.922	26.488	7.580	52.571	94.561
	1943	6.228	26.453	4.007	26.046	62.734
	TOTAIS.......	139.780	315.873	320.817	418.069	1.194.539
J. Pessôa....	1934	—	8.661	—	2.478	11.139
	1935	—	8.411	—	2.642	11.053
	1936	—	6.127	—	2.618	8.745
	1937	—	4.331	—	2.221	6.552
	1938	—	5.118	—	3.741	8.859
	1939	—	5.318	—	5.093	10.411
	1940	—	7.252	—	8.589	15.841
	1941	—	6.742	—	7.697	14.439
	1942	—	7.403	—	13.154	20.557
	1943	—	8.483	—	11.272	19.755
	TOTAIS.......	—	67.846	—	59.505	127.351
Recife........	1934	327.377	139.387	59.766	307.041	878.571
	1935	300.573	167.486	121.886	282.887	872.832
	1936	300.800	176.693	145.985	298.136	921.614
	1937	316.189	197.422	74.826	279.064	867.501
	1938	314.802	156.715	97.437	345.964	914.918
	1939	351.957	172.713	121.110	431.831	1.077.611
	1940	348.129	187.187	92.014	436.729	1.064.059
	1941	367.562	264.436	79.646	459.775	1.171.419
	1942	442.602	298.481	57.855	303.677	1.102.615
	1943	422.667	281.695	62.476	329.762	1.096.600
	TOTAIS.......	3.537.658	2.042.215	913.001	3.474.866	9.967.740

IV. — (Continuação)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO, EM TONS.		EXPORTAÇÃO, EM TONS.		MOVIMENTO GERAL
		Longo curso	Cabotagem	Longo curso	Cabotagem	(tons.)
Maceió......	1934	5.463	38.357	19.150	80.897	143.867
	1935	8.797	44.153	32 673	86 928	172.551
	1936	5.658	41.199	22.645	69.576	139.078
	1937	6 472	50.423	13.294	65.292	135.481
	1938	3 380	53 555	28.837	80.155	165.907
	1939	3.198	41.657	35.936	129 239	210.030
	1940	1.672	36.509	38.862	103 719	180.762
	1941	3.067	27.059	15.917	105.698	151.741
	1942	413	35.273	19.192	65 466	120.344
	1943	120	42.695	1.204	82.022	126.041
	TOTAIS.......	38.240	410.860	227.710	868.992	1.545.802
Aracaju.....	1934	1.589	13 349	—	40.025	54.960
	1935	1.811	17.207	258	66.063	85.339
	1936	1.948	19.784	1.467	66.491	89 690
	1937	1.101	17.351	2.036	50.603	71.091
	1938	1.042	17 841	1 386	54 839	75.108
	1939	925	20.586	452	49 483	71.446
	1940	525	22 705	87	68.823	92.140
	1941	994	24.537	—	69 599	94.530
	1942	29	14.731	—	45.857	60.617
	1943	3	11.561	—	50.051	61.615
	TOTAIS.......	9.364	179.652	5.686	561.834	756.536
Bahia.......	1934	54.859	181.005	144.768	76.201	456.833
	1935	76.342	194.231	160.413	79.489	510.475
	1936	71.287	189.663	169.623	84.778	515.351
	1937	105.659	220.191	167.497	130.074	623.421
	1938	76.601	171 107	176.241	94.589	518 538
	1939	81.104	270 781	186.379	91.289	629.553
	1940	71.816	253.675	152.262	110.106	587 859
	1941	78.246	300.084	205 953	138.559	722.842
	1942	72.561	248.573	131.080	120.441	572.655
	1943	164.322	277.493	186.551	115.641	744.007
	TOTAIS.......	852.797	2.306.803	1.680.767	1.041.167	5.881.534
Ilhéus.......	1934	—	25.492	18.575	47.646	91 713
	1935	—	30.875	29.469	48.224	108.568
	1936	—	37.276	50.831	25.723	113.830
	1937	—	41.448	42.866	28.038	112.352
	1938	84	36.704	43.928	38.798	120.514
	1939	77	42.414	32.295	52.376	127.162
	1940	129	33.807	29.815	52.151	115.902
	1941	734	36.460	29.647	57.119	123.960
	1942	—	31.193	14 121	42.887	88.201
	1943	121	27.521	8.886	84 440	120.968
	TOTAIS.......	1.145	343.190	300.433	478.402	1.123.170

V. — (Continuação)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO, EM TONS.		EXPORTAÇÃO, EM TONS.		MOVIMENTO GERAL
		Longo curso	Cabotagem	Longo curso	Cabotagem	(tons.)
Vitória......	1934	4.803	57.266	68.707	26.198	156.974
	1935	3.315	60.808	81.421	29.641	175.185
	1936	1.452	66.896	73.529	24.521	166.398
	1937	1.952	69.230	70.875	35.533	177.590
	1938	2.001	71.172	90.971	28.866	193.010
	1939	829	67.117	87.192	25.348	180.486
	1940	—	54.402	81.106	24.173	159.681
	1941	2.203	65.341	142.512	20.220	230.276
	1942	—	46.236	90.555	20.512	157.303
	1943	—	41.411	85.618	18.968	145.997
	TOTAIS.......	16.555	599.879	872 486	253.980	1.742.900
R. de Janeiro	1934	1.120.377	613.331	255.833	305.817	2.295.358
	1935	1.368.315	640.596	409.613	344.150	2.762.674
	1936	1.473.832	618.618	499.884	315.257	2.907.591
	1937	1.534.939	705.809	772.811	342.226	3.355.785
	1938	1.662.749	889.123	924.061	355.784	3.831.717
	1939	1.429.172	1.012.774	999.248	409.353	3.850.547
	1940	2.140.323	1.436.803	777.664	518.819	4.873.609
	1941	2.101.676	1.475.830	1.109.117	631.368	5.317.991
	1942	1.518.913	1.459.432	801.656	651.049	4.431.050
	1943	1.763.904	1.383.946	766.695	598.733	4.513.278
	TOTAIS.......	16.114.200	10.236.262	7.316.582	4.472.556	38.139.600
Niterói......	1934	—	6.028	2.151	2.738	10.917
	1935	—	8.381	2.766	579	11.726
	1936	—	6.106	831	673	7.610
	1937	—	5.148	30	489	5.667
	1938	—	5.187	—	943	6.130
	1939	—	4.144	—	233	4.377
	1940	—	5.017	—	189	5.206
	1941	—	2.584	—	79	2.663
	1942	—	116.169	—	254.170	370.339
	1943	—	137.173	—	345.044	482.217
	TOTAIS.......	—	295.937	5.778	605.137	906.852
A. dos Reis..	1934	—	—	—	—	—
	1935	27.916	11.257	6.645	1.596	47.414
	1936	21.080	9.880	26.610	964	58.534
	1937	20.591	8.599	49.218	673	79.081
	1938	12.866	11.718	39.510	932	65.026
	1939	22.085	31.765	12.656	745	67.251
	1940	17.764	16.372	17.361	729	52.226
	1941	10.731	20.220	17.750	1.365	50.066
	1942	21.830	16.365	23.037	523	61.755
	1943	22.887	37.539	6.116	5.693	72.235
	TOTAIS.......	177.750	163.715	198.903	13.220	553.588

OBSERVAÇÕES: — O grande aumento verificado no movimento de mercadorias em Niterói, nos anos de 1942 e 1943, é devido ao fato de neles estarem incluídas as mercadorias movimentadas por todo o litoral do Município.

VI. — (Continuação)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO, EM TONS.		EXPORTAÇÃO, EM TONS.		MOVIMENTO GERAL
		Longo curso	Cabotagem	Longo curso	Cabotagem	(tons.)
Santos.......	1934	1.258.608	380.600	1.001.446	147.439	2.788.093
	1935	1.464.320	440.532	1.099.832	144.529	3.149.213
	1936	1.534.406	498.230	1.285.305	165.345	3.483.286
	1937	1.771.682	472.328	1.309.796	183.162	3.736.968
	1938	1.695.166	525.265	1.661.389	203.163	4.084.983
	1939	1.768.007	557.911	1.733.250	236.860	4.296.028
	1940	1.640.794	598.831	1.303.997	262.749	3.806.371
	1941	1.644.124	597.158	1.219.549	298.601	3.759.432
	1942	1.101.496	559.868	794.295	352.426	2.808.085
	1943	1.070.788	579.509	911.067	295.975	2.857.339
	TOTAIS.......	14.949.391	5.210.232	12.319.926	2.290.249	34.769.798
Paranaguá....	1934	8.229	19.720	29.841	30.083	87.873
	1935	9.888	18.692	34.628	29.139	92.347
	1936	17.801	29.093	52.309	34.254	133.457
	1937	31.313	34.972	85.660	50.915	202.860
	1938	10.286	35.128	110.342	37.998	193.754
	1939	9.280	36.709	123.085	35.187	204.261
	1940	4.616	47.777	116.138	45.370	213.901
	1941	13.885	50.285	142.325	67.101	273.596
	1942	5.610	58.076	112.297	74.663	250.646
	1943	9.334	49.718	94.568	100.057	253.677
	TOTAIS.......	120.242	380.170	901.193	504.767	1.906.372
Antonina....	1934	—	—	—	—	—
	1935	—	—	—	—	—
	1936	17.590	44.637	61.044	46.127	169.398
	1937	—	—	—	—	—
	1938	—	—	—	—	—
	1939	34.127	45.808	36.702	66.797	183.434
	1940	31.150	38.396	45.659	80.435	195.640
	1941	—	—	—	—	—
	1942	23.501	17.711	37.968	62.849	142.029
	1943	18.154	15.792	23.016	76.067	113.029
	TOTAIS.......	124.522	162.344	204.389	332.275	823.530
S. Francisco.	1934	19.035	20.670	76.042	66.177	181.924
	1935	19.074	19.286	90.632	72.830	201.822
	1936	13.033	18.678	92.678	89.045	213.434
	1937	16.600	16.624	93.560	91.961	218.745
	1938	21.244	20.636	79.844	97.633	219.357
	1939	29.264	25.375	134.766	69.994	259.399
	1940	13.847	21.294	75.745	67.689	178.575
	1941	14.945	25.655	129.562	86.305	256.467
	1942	13.534	22.046	156.622	94.244	286.446
	1943	15.524	18.520	96.662	94.915	225.621
	TOTAIS.......	176.100	208.784	1.026.113	830.793	2.241.790

VII. — (Continuação)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO, EM TONS.		EXPORTAÇÃO, EM TONS.		MOVIMENTO GERAL
		Longo curso	Cabotagem	Longo curso	Cabotagem	(tons.)
Itajaí........	1934	1.466	19.915	515	40.440	62.336
	1935	3.141	17.735	196	45.644	66.716
	1936	2.303	19.410	264	46.890	68.867
	1937	2.824	21.113	379	56.974	81.290
	1938	3.782	22.637	2.912	51.075	80.406
	1939	2.876	24.095	15.232	52.204	94.407
	1940	1.159	24.252	1.052	56.117	82.580
	1941	696	29.232	4.195	66.796	100.919
	1942	127	21.951	1.282	62.411	85.771
	1943	250	18.429	4.349	62.140	85.168
	TOTAIS.......	18.624	218.769	30.376	540.691	808.460
Florianópolis.	1934	5.556	16.200	1.637	12.735	36.128
	1935	9.094	17.691	1.397	11.961	40.143
	1936	7.890	19.878	1.444	13.245	42.457
	1937	6.387	22.726	692	14.206	44.011
	1938	5.634	25.964	451	11.819	43.868
	1939	2.837	23.223	909	10.934	37.903
	1940	1.543	24.455	440	10.244	36.682
	1941	255	28.098	392	13.822	42.567
	1942	492	23.021	839	14.622	38.974
	1943	—	22.050	283	19.952	42.285
	TOTAIS.......	39.668	223.306	8.484	133.510	405.018
Imbituba....	1934	—	—	—	—	—
	1935	—	—	—	—	—
	1936	—	—	—	—	—
	1937	—	4.051	—	91.684	95.735
	1938	—	4.626	—	112.834	117.460
	1939	71	5.816	—	111.404	117.291
	1940	—	8.358	—	119.704	128.062
	1941	—	6.787	187	111.361	118.335
	1942	—	4.181	—	192.411	196.592
	1943	—	6.970	—	308.328	315.298
	TOTAIS.......	71	40.789	187	1.047.726	1.088.773
Laguna......	1934	—	7.986	86	17.657	25.729
	1935	—	8.765	746	12.509	22.020
	1936	—	9.953	3.104	18.354	31.411
	1937	—	9.785	176	17.357	27.318
	1938	—	10.079	24	15.554	25.657
	1939	97	9.794	23	24.767	34.681
	1940	433	9.733	905	38.511	49.582
	1941	—	12.702	16.078	135.478	164.258
	1942	—	12.111	1.199	171.457	184.767
	1943	—	17.368	—	161.549	178.917
	TOTAIS.......	530	108.276	22.341	613.193	744.340

VIII. — (Continuação)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO, EM TONS.		EXPORTAÇÃO, EM TONS.		MOVIMENTO GERAL
		Longo curso	Cabotagem	Longo curso	Cabotagem	(tons.)
Rio Grande. (Pôrto Novo e e antigo)	1934	68.133	129.128	26.141	115.261	338.663
	1935	56.545	180.467	47.990	123.310	414.312
	1936	49.145	140.116	56.344	115.932	361.537
	1937	111.360	148.664	76.984	133.544	470.552
	1938	128.986	168.629	75.739	131.912	505.275
	1939	99.596	170.523	79.029	140.271	489.419
	1940	58.288	200.770	84.036	133.410	476.504
	1941	96.108	221.758	75.473	131.373	524.712
	1942	22.586	293.618	112.672	128.921	557.797
	1943	46.067	333.193	130.572	197.908	707.740
	TOTAIS.......	736.814	1.992.866	764.980	1.351.851	4.846.511
Pôrto Alegre.	1934	—	—	—	—	—
	1935	—	—	—	—	—
	1936	100.152	630.872	75.197	425.614	1.231.835
	1937	128.374	672.114	53.780	449.048	1.303.316
	1938	135.663	895.859	78.303	479.333	1.589.158
	1939	98.379	1.018.529	90.445	573.067	1.780.420
	1940	110.542	957.640	52.739	614.804	1.735.725
	1941	121.419	925.427	45.948	552.958	1.645.752
	1942	48.030	949.551	123.970	512.966	1.634.517
	1943	59.199	812.234	99.444	389.189	1.360.066
	TOTAIS.......	801.758	6.862.226	619.826	3.996.979	12.280.789
Pelotas........	1934	—	—	—	—	—
	1935	—	—	—	—	—
	1936	—	—	—	—	—
	1937	—	—	—	—	—
	1938	2.164	66.616	10.315	99.865	178.960
	1939	17.777	77.719	11.829	128.723	236.048
	1940	19.208	196.139	4.033	130.077	349.457
	1941	18.139	229.757	917	112.720	361.533
	1942	12.017	261.022	15.792	101.933	390.764
	1943	17.841	247.256	2.100	82.803	350.000
	TOTAIS.......	87.146	1.078.509	44.986	658.121	1.866.762
São Borja. . .	1934	—	—	—	—	—
	1935	—	—	—	—	—
	1936	—	—	—	—	—
	1937	—	—	—	—	—
	1938	—	—	—	—	—
	1939	—	—	—	—	—
	1940	—	—	—	—	—
	1941	—	—	—	—	—
	1942	—	4.373	30.773	4.312	39.458
	1943	5.113	1.974	42.604	25.953	75.644
	TOTAIS.......	5.113	6.347	73.377	30.265	115.102

IX. — Final

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO, EM TONS. Longo curso	IMPORTAÇÃO, EM TONS. Cabotagem	EXPORTAÇÃO, EM TONS. Longo curso	EXPORTAÇÃO, EM TONS. Cabotagem	MOVIMENTO GERAL (tons.)
Corumbá....	1934	4.476	4.975	2.222	304	11.977
	1935	3.189	4.875	2.205	3.717	13.986
	1936	3.527	4.565	1.800	4.837	14.729
	1937	3.222	5.098	1.878	1.247	11.445
	1938	2.794	4.161	1.388	1.423	9.776
	1939	7.477	4.179	874	5.741	18.271
	1940	3.149	4.273	2.105	2.447	11.974
	1941	3.626	6.856	14.333	1.853	26.668
	1942	3.345	5.643	16.939	704	26.631
	1943	77.889	882	14.857	842	94.470
	TOTAIS.......	112.694	45.507	58.601	23.115	239.917

MOVIMENTO TOTAL DE ENTRADAS DE NAVIOS NOS PORTOS BRASILEIROS DURANTE O DECÊNIO DE 1934 A 1943

ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO TOTAL	
	N.º	Ton. reg.	N.º	Ton. reg.	N.º	Ton. reg.
1934........	5 711	25 727 864	15 378	16 018 358	21 089	41 746 222
1935........	7 084	28 328 106	15 704	14 377 697	22 788	42 705 803
1936........	7 095	29 628 208	28 400	17 796 339	35 495	47 424 547
1937........	7 118	30 266 867	29 981	17 115 645	37 099	47 382 512
1938........	7 338	31 234 888	32 808	17 856 600	40 146	49 091 488
1939........	6 782	27 993 941	36 496	18 944 185	43 278	46 938 126
1940........	4 953	16 615 639	35 583	20 309 213	40 536	36 924 852
1941........	4 186	11 584 502	35 983	17 423 769	40 169	29 008 271
1942........	3 066	6 545 876	32 957	12 736 013	36 023	19 281 889
1943........	3 251	7 169 942	35 954	8 991 527	39 205	16 161 469
TOTAIS....	56 584	215 095 833	299 244	161 569 346	355 828	376 665 179

OBSERVAÇÃO — PORTOS: Manaus, Belém, São Luiz, Tutóia, Luiz Correia, Camocim, Fortaleza, Aracatí, Natal, Cabedelo, João Pessôa, Recife, Maceió, Aracajú, Bahia, Ilhéus, Vitória, Rio de Janeiro, Angra dos Reis, Santos, Paranaguá, Antonina, São Francisco, Itajaí, Florianópolis, Imbituba, Laguna, Rio Grande, Pôrto Alegre, Pelotas, São Borja e Corumbá.

MOVIMENTO TOTAL DE MERCADORIAS NOS PORTOS DO BRASIL NO DECÊNIO DE 1934 A 1943

ANOS	IMPORTAÇÃO, EM TONS.			EXPORTAÇÃO, EM TONS.			MOVIMENTO TOTAL
	Longo curso	Cabotagem	Soma	Longo curso	Cabotagem	Soma	(tons.)
1934	3 050 050	1 977 910	5 027 960	2 119 780	1 527 239	3 647 019	8 674 979
1935	3 489 607	2 439 318	5 928 925	2 446 791	1 618 568	4 065 359	9 994 284
1936.	3 751 902	2 948 512	6 700 414	5 123 947	2 099 928	7 223 875	13 924 289
1937	4 217 891	3 136 002	7 353 893	3 312 321	2 326 465	5 638 786	12 992 679
1938.. ..	4 216 909	3 726 102	7 943 011	3 783 160	2 551 480	6 334 640	14 277 651
1939...	4 111 784	4 258 218	8 370 002	4 075 354	2 963 839	7 039 193	15 409 195
1940.	4 588 157	4 776 406	9 364 563	3 139 634	3 190 561	6 330 195	15 694 758
1941....	4 468 915	4 745 018	9 213 933	3 429 035	3 267 563	6 696 598	15 910 531
1942	3 353 625	5 064 524	8 418 149	2 699 211	3 611 044	6 310 255	14 728 404
1943.	3 919 590	5 116 239	9 035 829	2 620 528	3 788 231	6 408 759	15 444 588
TOTAIS...	39 168 329	38 188 249	77 356 679	32 749 761	26 944 918	59 694 679	137 051 358

OBSERVAÇÕES — 1) PORTOS: Manáus, Belém, São Luiz, Tutóia, Luiz Correia, Camocim, Fortaleza, Aracatí, Natal, Cabedelo, João Pessôa, Recife, Maceió, Aracajú, Bahia, Ilhéus, Vitória, Rio de Janeiro, Niterói, Angra dos Reis, Santos, Paranaguá, Antonina, São Francisco, Itajaí, Florianópolis, Imbituba, Laguna, Rio Grande, Porto Alegre, Pelotas, São Borja e Corumbá.
2) Não se acham incluídos os dados do ano de 1941 relativos ao pôrto de Belém, devido a não terem sido remetidos pelo S. N. A. P. P.
3) O pôrto de São Borja só foi incluído nos anos de 1942 e 1943.

APROVEITAMENTO DOS CAIS EM TONELADAS POR METRO CORRENTE

DESIGNAÇÕES	EXTENSÃO DO CAIS m	MOVIMENTO DE MERCADORIAS tons.	APROVEITAMENTO ton/m	EXTENSÃO DO CAIS m	MOVIMENTO DE MERCADORIAS tons.	APROVEITAMENTO ton/m	EXTENSÃO DO CAIS m	MOVIMENTO DE MERCADORIAS tons.	APROVEITAMENTO ton/m	EXTENSÃO DO CAIS m	MOVIMENTO DE MERCADORIAS tons.	APROVEITAMENTO ton/m
ANOS	MANAUS			BELEM			NATAL			RECIFE		
1934	1 035,19	181 195	175	1 860,00	397 099	213	200,00	80 060	400	2 136,50	878 571	411
1935	1 035,19	166 640	161	1 860,00	473 366	255	200,00	115 479	576	2 270,18	872 832	384
1936	1 035,19	183 282	179	1 860,00	471 081	254	200,00	74 424	372	2 270,18	921 614	406
1937	1 035,19	103 182	187	1 860,00	499 728	269	200,00	83 543	418	2 270,18	867 501	382
1938	1 035,19	214 179	207	1 860,00	576 265	310	200,00	66 578	333	2 270,18	914 918	403
1930	1 035,19	203 538	197	1 860,00	630 652	339	200,00	59 343	297	2 280,18	1 017 611	475
1940	1 035,19	204 058	197	1 860,00	553 975	298	200,00	58 995	295	2 270,18	1 064 50	469
1941	1 035,19	202 248	195	1 860,00	—	—	200,00	78 667	393	2 270,18	1 171 479	516
1942	1 035,19	198 845	192	1 860,00	376 202	202	200,00	66 991	335	2 270,18	1 102 615	486
1943	1 035,19	230 108	222	1 860,00	683 528	368	200,00	57 153	286	2 270,18	1 096 600	483
Totais	—	1 977 275	1 912	—	4 662 796	2 508	—	741 233	3 705	—	9 907 791	4 415
Médias		197 727	191	—	466 280	251		74 123	371	—	990 780	442
ANOS	BAHIA			ILHÉUS			RIO DE JANEIRO			SANTOS		
1934	1 208,00	456 833	378	83,80	91 713	1 094	3 298,00	2 205 358	696	5 021,00	2 788 093	555
1935	1 480,00	510 475	345	83,80	108 568	1 296	4 600,00	2 762 674	589	5 021,00	3 149 213	627
1036	1 480,00	515 351	348	186,80	113 830	609	4 690,00	2 907 501	620	5 021,00	3 483 286	694
1937	1 480,00	623 421	421	454,00	112 352	247	4 690,00	3 355 785	716	5 021,00	3 736 968	944
1938	1 480,00	518 538	350	454,00	120 514	265	4 690,00	3 831 717	817	5 021,00	4 084 983	814
1939	1 480,00	629 553	495	454,00	127 162	280	4 690,00	3 850 547	821	5 021,00	4 296 028	856
1940	1 480,00	527 859	356	454,00	115 902	255	4 700,00	4 875 609	1 017	5 021,00	3 806 371	758
1941	1 480,00	722 842	488	454,00	123 960	273	4 700,00	5 317 991	1 110	5 021,00	3 759 432	749
1942	1 480,00	572 655	387	454,00	88 201	194	4 790,00	4 431 050	925	5 021,00	2 808 085	559
1943	1 480,00	744 007	503	454,00	120 968	288	4 790,00	4 513 278	042	5 021,00	2 857 339	569
Totais	—	5 821 534	4 071	—	1 123 170	4 801		38 051 600	8 253	—	34 760 708	7125
Médias	—	582 153	407	—	112 317	480	—	3 805 160	825	—	3 476 980	713

APROVEITAMENTO DOS CAIS EM TONELADAS POR METRO CORRENTE

DESIG-NAÇÕES	EXTENSÃO DO CAIS m	MOVIMENTO DE MER-CADORIAS tons.	APROVEI-TAMENTO ton/m	EXTENSÃO DO CAIS m	MOVIMENTO DE MER-CADORIAS tons.	APROVEI-TAMENTO ton/m	EXTENSÃO DO CAIS m	MOVIMENTO DE MER-CADORIAS TONS.	APROVEI-TAMENTO ton/m	EXTENSÃO DO CAIS m	MOVIMENTO DE MER-CADORIAS tons.	APROVEI-TAMENTO ton/m
ANOS	RIO GRANDE			ANGRA DOS REIS			CABEDELO			PARANAGUÁ		
1934	2 355,40	338 663	144	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1935	2 355,40	414 312	196	400,00	47 414	119	—	—	—	—	—	—
1936	2 355,40	361 537	153	400,00	58 534	146	400,20	128 894	323	500,00	133 457	267
1937	2 355,40	470 552	200	400,00	79 081	198	400,20	176 451	441	500,00	202 860	406
1938	2 355,40	505 275	215	400,00	65 026	163	400,20	135 080	338	500,00	193 754	388
1939	2 355,40	497 419	211	400,00	67 251	168	400,20	109 807	274	500,00	204 261	409
1940	2 355,40	476 504	202	400,00	52 226	131	400,20	117 754	294	500,00	213 901	428
1941	2 355,40	471 270	200	400,00	50 068	125	400,20	123 291	308	500,00	273 596	547
1942	2 355,40	557 797	237	400,00	61 755	154	400,20	94 561	236	500,00	250 646	501
1943	2 355,40	707 740	300	400,00	72 235	180	400,20	2 734	7	500,00	253 677	507
Totais	—	4 801 069	2 058	—	553 588	1 384	—	888 572	2 221	—	1 726 152	3 453
Média	—	480 107	206	—	55 359	138	—	88 857	222	—	172 615	345
ANOS	PÔRTO ALEGRE			VITÓRIA			PELOTAS			—		
1934	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1935	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1936	2 614,20	1 231 835	471	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1937	2 614,20	1 303 316	499	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1938	2 614,20	1 589 158	608	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1939	2 614,20	1 780 420	681	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1940	2 614,20	1 735 725	664	500,00	159 681	319	360,00	349 457	971	—	—	—
1941	2 893,63	1 645 752	569	500,00	230 276	460	360,00	363 341	1 009	—	—	—
1942	2 893,63	1 634 517	565	500,00	157 303	315	360,00	390 764	1 085	—	—	—
1943	2 893,63	1 360 066	470	500,00	145 997	291	360,00	350 000	947	—	—	—
Totais	—	12 280 789	4 527	—	693 257	1 385	—	1 453 562	4 012	—	—	
Média	—	1 228 079	452	—	69 326	138	—	145 356	401	—	—	—

QUADRO COMPARATIVO DO MOVIMENTO DE NAVIOS DURANTE O BIÊNIO DE 1942-1943

PORTOS	LONGO CURSO						CABOTAGEM					
	NUMERO			TONELADAS DE REGISTRO			NÚMERO			TONELADAS DE REGISTRO		
	1942	1943	Diferença	1942	1943	Diferença	1942	1943	Diferença	1942	1943	Diferença
Manaus	34	16	— 18	9 411	2 654	— 6 757	841	840	— 1	249 577	238 701	— 10 876
Belém	102	116	+ 14	214 206	257 698	+ 43 492	693	604	— 89	491 304	404 481	— 86 823
São Luiz	21	39	+ 18	26 230	73 907	+ 47 677	504	3 706	+ 3 202	358 812	275 370	— 83 442
Tutóia	22	9	— 13	32 202	19 977	— 12 225	234	162	— 72	71 121	17 113	— 54 008
Luiz Correia	—	—	—	—	—	—	73	75	+ 2	2 579	1 812	— 767
Camocim	—	—	—	—	—	—	143	154	+ 11	59 717	23 423	— 36 294
Fortaleza	44	34	— 10	78 590	105 924	+ 27 334	512	475	— 37	584 559	280 809	— 303 750
Aracatí	—	—	—	—	—	—	77	90	+ 13	52 136	28 521	— 23 615
Natal	15	11	— 4	39 894	34 574	— 5 320	327	101	— 226	774 098	357 448	— 416 650
Cabedelo	20	7	— 13	58 341	18 848	— 39 493	253	119	— 134	297 282	80 768	— 216 514
João Pessôa	—	—	—	—	—	—	284	322	+ 38	14 908	12 951	— 1 957
Recife	295	201	— 94	845 627	707 445	— 138 182	1 139	929	— 210	1 293 713	782 814	— 510 899
Maceió	—	4	+ 4	—	12 972	+ 12 972	—	295	+ 295	—	170 080	+ 170 080
Aracajú	—	—	—	—	—	—	300	319	+ 19	54 379	40 280	— 14 099
Bahia	129	470	+ 341	320 806	1 772 303	+1 451 497	3 581	3 741	+ 160	1 173 844	779 873	— 393 971
Ilhéus	10	7	— 3	9 257	6 126	— 3 131	516	758	+ 242	106 591	109 965	+ 3 374
Vitória	40	19	— 21	128 796	57 676	— 17 120	681	654	— 27	263 887	121 023	— 142 864
Rio de Janeiro	577	715	+ 138	2 082 241	2 372 350	+ 290 109	2 431	2 057	— 374	1 959 417	1 431 210	— 528 207
Angra dos Reis	34	19	— 15	77 221	3 395	— 73 826	96	119	+ 23	49 196	50 590	+ 1 394
Santos	728	587	— 141	1 979 151	1 132 023	— 847 188	1 399	1 538	+ 139	1 338 955	854 277	— 484 678
Paranaguá	174	141	— 33	132 615	96 186	— 36 429	500	662	+ 162	281 019	224 456	— 56 563
Antonina	77	59	— 18	42 291	22 366	— 19 925	304	334	+ 30	120 011	84 163	— 35 848
São Francisco	152	145	— 7	88 494	75 696	— 12 798	634	544	— 90	211 734	158 444	— 53 290
Itajaí	38	9	— 29	10 574	2 312	— 8 262	419	431	+ 15	97 822	98 357	+ 535
Florianópolis	7	—	— 7	1 797	—	— 1 797	580	552	— 28	211 590	211 710	+ 120
Imbituba	—	—	—	—	—	—	227	200	— 27	211 769	251 875	+ 40 106
Laguna	4	—	— 4	784	—	— 784	343	327	— 16	115 346	100 121	— 15 225
Rio Grande	255	373	+ 118	310.414	324 074	+ 13 660	2 055	1 567	— 488	1 107 649	716 612	— 391 037
Pôrto Alegre	77	142	+ 65	43 117	54 940	+ 11 823	11 249	11 512	+ 263	801.906	667 562	— 134 344
Pelotas	16	40	+ 24	7 340	13 061	+ 5 721	997	790	— 207	318 507	338 145	+ 19 638
São Borja	165	67	— 98	1 179	307	— 872	1 048	1 511	+ 463	11 728	18 324	+ 6 596
Corumbá	30	21	— 9	5 298	3 128	— 2 170	517	463	— 54	50 857	60 249	+ 9 392
TOTAIS	3 066	3 251	+ 185	6 545 876	7 169 942	+ 624 066	32 957	35 954	+ 2.997	12 736 013	8 991 527	— 3 744 486

QUADRO COMPARATIVO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS NO BIENIO 1942-1943

(Em toneladas)

PORTOS	IMPORTAÇÃO						EXPORTAÇÃO					
	LONGO CURSO			CABOTAGEM			LONGO CURSO			CABOATAGEM		
	1942	1943	Diferença	1942	1943	Diferença	1942	1943	Diferença	1942	1943	Diferença
Manaus	1 805	7 413	+ 5 608	136 635	157 065	+ 20 430	14 359	15 839	+ 1 480	46 046	49 791	+ 3 745
Belém	33 707	182 906	+ 149 199	162 839	321 064	+ 158 225	46 463	16 934	— 29 529	133 193	162 624	+ 29 431
São Luiz	1 056	475	— 581	75 597	78 987	+ 3 390	43 821	14 484	— 29 337	25 439	32 352	+ 6 913
Tutóia	143	90 960	+ 90 817	16 527	6 924	— 9 603	15 509	12 385	— 3 124	2 571	3 213	+ 642
Luiz Corrêa	—	—	—	1 184	159	— 1 025	—	—	—	1 718	1 452	— 266
Camocim	—	—	—	19 937	7 437	— 12 500	5 463	—	— 5 463	3 877	4 485	+ 608
Fortaleza	13 575	6 704	— 6 871	76 163	98 006	+ 21 843	21 289	19 186	— 2 103	22 250	29 338	+ 7 088
Aracatí	—	—	—	5 687	4 144	— 1 543	80	—	— 80	12 006	7 434	— 4 572
Natal	8 331	721	— 7 610	36 439	41 588	+ 5 149	2 503	625	— 1 878	19 718	14 192	— 5 526
Cabedelo	7 922	6 228	— 1 694	26 488	26 453	— 35	7 580	4 007	— 3 573	52 571	26 046	— 26 525
João Pessoa	—	—	—	7 403	8 483	+ 1 080	—	—	—	13 154	11 272	— 1 882
Recife	442 602	422 667	— 19 935	298 481	281 695	— 16 786	67 855	62 476	+ 4 621	303 677	329 762	+ 26 085
Maceió	413	120	— 293	35 273	42 695	+ 7 422	19 192	1 204	— 17 988	65 466	82 022	+ 16 556
Aracajú	29	3	— 26	14 731	11 561	— 3 170	—	—	—	45 857	60 051	+ 4 194
Bahia	72 561	164 322	+ 91 761	248 573	277 493	+ 28 920	131 080	186 551	+55 471	120 441	115 641	— 4 800
Ilhéus	—	121	+ 121	31 193	27 521	— 3 672	14 121	8 886	— 5 235	42 887	84 440	+ 41 553
Vitória	—	—	—	46 236	41 411	— 4 825	90 555	85 618	— 4 937	20 512	18 968	— 1 544
Rio de Janeiro	1 518 913	1 763 904	+ 244 991	1 459 432	1 383 946	— 75 486	801 656	766 695	— 34 961	651 049	598 733	— 52 316
Niterói	—	—	—	116 169	137 173	+ 21 004	—	—	—	254 170	345 044	+ 90 874
Angra dos Reis	21 830	22 887	+ 1 057	16 365	37 539	+ 21 174	23 037	6 116	— 16 921	523	5 693	+ 5 170
Santos	1 101 496	1 070 788	— 30 708	559 868	579 509	+ 19 641	794 295	911 067	+ 116 772	352 426	295 975	— 56 451
Paranaguá	5 610	9 334	+ 3 724	58 076	49 718	— 8 358	112 297	94 568	— 17 729	74 663	100 057	+ 25 394
Antonina	23 501	18 154	— 5 347	17 711	15 792	— 1 919	37 968	23 016	— 14 952	62 849	76 067	+ 13 218
São Francisco	13 534	15 524	+ 1 990	22 046	18 520	— 3 626	166 622	96 662	— 59 960	94 244	94 915	+ 671
Itajaí	127	260	+ 123	21 951	18 429	— 3 522	1 282	4 349	+ 3 067	62 411	62 140	— 271
Florianópolis	492	—	— 492	23 021	22 050	— 971	839	283	— 656	14 622	19 952	+ 5 330
Imbituba	—	—	—	4 181	6 970	+ 2 789	—	—	—	192 411	308 328	+ 115 917
Laguna	—	—	—	12 111	17 368	+ 5 257	1 199	—	— 1 199	171 457	161 549	— 9 908
Rio Grande	22 586	46 067	+ 23 481	293 618	333 193	+ 39 575	112 672	130 572	+ 17 900	128 921	197 908	+ 68 987
Porto Alegre	48 030	59 199	+ 11 169	949 551	812 234	— 137 317	123 970	99 444	— 24 526	512 966	389 189	— 123 777
Pelotas	12 017	17 841	+ 5 824	261 022	247 256	— 13 766	15 792	2 100	— 13 692	101 933	82 803	— 19 130
São Borja	—	5 113	+ 5 113	4 373	1 974	— 2 399	30 773	42 604	+ 11 831	4 312	25 953	+ 21 641
Corumbá	3 345	7 889	+ 4 544	5 643	1 882	— 3 761	16 939	14 857	— 2 082	704	842	+ 138
TOTAIS	3 353 625	3 919 690	+ 565 965	5 064 524	5 116 239	+ 51 715	2 699 211	2 620 528	— 48 683	3 611 044	3 788 231	+ 177 187

QUADRO DA RECEITA DOS PORTOS NOS ANOS DE 1942 E 1943, COM INDICAÇÃO DAS RESPECTIVAS DIFERENÇAS

EM Cr$

PORTOS	RENDA BRUTA DAS TAXAS PORTUÁRIAS			IMPOSTO ADICIONAL DE 10%			RECEITA TOTAL		
	1942	1943	Diferenças	1942	1943	Diferenças	1942	1943	Diferenças
Manaus	3 857 222,70	5 007 970,90	+ 1 150 748,20	95 600,20	87 716,80	— 7 883,40	3 952 822,90	5 095 687,70	+ 1 142 864,80
Belém	11 032 490,50	16 894 238,10	+ 5 861 747,60	513 760,50	656 350,20	+ 142 589,70	11 546 251,00	17 550 588,30	+ 6 004 337,30
São Luiz	—	—	—	37 876,20	16 149,15	— 21 727,05	37 876,20	16 149,15	— 21 727,05
Tutóia	—	—	—	6 920,10	2 525,80	— 4 394,30	6 920,10	2 525,80	— 4 394,30
Fortaleza	—	—	—	204 862,70	159 033,60	— 45 829,10	204 862,70	159 033,60	— 45 829,10
Natal	603 284,00	774 372,30	+ 171 088,30	45 001,40	54 993,60	+ 9 992,20	648 285,40	829 365,90	+ 181 080,50
Cabedelo	843 368,80	659 591,50	— 183 777,30	48 099,60	20 405,90	— 27 693,70	891 468,40	679 997,40	— 211 471,00
Recife	13 743 653,70	18 293 288,20	+4 549 634,50	1 336 788,60	1 248 725,50	— 88 063,10	15 080 442,30	19 542 013,70	+ 4 461 571,40
Maceió	1 097 023,30	2 479 939,90	+1 382 916,60	23 687,50	9 188,70	— 14 498,80	1 120 710,80	2 489 128,60	+ 1 368 417,80
Aracajú	—	—	—	3 869,80	94,80	— 3 775,00	3 869,80	94,80	— 3 775,00
Bahia	9 466 105,88	14 078 715,56	+ 4 612 609,68	624 239,40	442 549,80	— 181 689,60	10 090 345,28	14 521 265,36	+ 4 430 920,08
Ilhéus	1 277 999,87	1 790 225,13	+ 512 225,26	—	—	—	1 277 999,87	1 790 225,13	+ 512 225,26
Vitória	2 177 417,90	2 030 085,70	— 147 332,20	14 107,20	1 196,60	— 12 910,60	2 191 525,10	2 031 282,30	— 160 242,80
Rio de Janeiro	33 879 669,50	38 459 249,20	+ 4 579 70	20 780 291,50	18 648 503,80	— 2 131 787,70	54 659 961,00	57 107 753,00	+ 2 447 792,00
Niterói	735 164,90	1 013 998,20	+ 278 833,30	19 860,80	234,70	— 19 626,10	755 025,70	1 014 232,90	+ 259 207,20
Angra dos Reis	493 226,80	682 396,60	+ 189 169,80	135 569,50	129 570,20	— 5 999,30	628 796,30	811 966,80	+ 183 170,50
Santos	62 409 990,25	60 450 661,10	— 1 959 329,15	18 403 864,80	18 046 798,60	— 357 066,24	80 813 855,05	78 497 459,70	— 2 316 395,35
Paranaguá	1 826 966,30	2 058 251,20	+ 231 284,90	87 157,10	151 477,80	+ 64 320,70	1 914 123,40	2 209 729,00	+ 295 605,60
São Francisco	—	—	—	92 670,20	105 757,70	+ 13 087,50	92 670,20	105.757,70	+ 13 087,50
Itajaí	—	—	—	2 267,20	6 500,00	+ 4 232,80	2 267,20	6 500,00	+ 4 232,80
Florianópolis	—	—	—	9 727,10	328,20	— 9 398,90	9 727,10	328,20	— 9 398,90
Rio Grande	6 284 593,50	9 354 951,30	+ 3 070 357,80	295 473,90	346 884,90	+ 51 411,00	6 580 067,40	9 701 836,20	+ 3 121 768,80
Pôrto Alegre	9 550 134,20	10 105 707,50	+ 555 573,30	1 092 648,00	822 459,10	— 270 188,90	10 642 782,20	10 928 166,60	+ 285 384,40
Pelotas	2 159 990,59	997 034,90	— 1 162 956,50	86 333,10	127 013,70	+ 40 680,60	2 246 323,60	1 124 047,70	— 1 122 275,90
Corumbá	—	—	—	56 761,10	66 278,10	+ 9 517,00	56 761,10	66 278,10	+ 9 517,00
Totais	161 438 302,60	185 130 676,39	+23 692 373,79	44 017 437,50	41 150 737,25	—2 866 700,20	205 455 740,10	226 281 413,64	+ 20 825 673,54